

Foto: Janneke Bos

INFO 20M

Informatieblad grote pleziervaart

Nummer 87 November 2016

INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- voormalige binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen
- voormalige vissersschepen
- voormalige marineschepen
- voormalige sleep- en duwboten
- woonschepen
- als pleziervaartuig gebouwde schepen
*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Coverfoto: Janneke Bos
Vormgeving: Janneke Bos
Correctoren: Ge Bos Thoma, Simon J. de Waard en Janneke Bos
Aan dit nummer werkte mee: Janneke Bos (JB)

Productie en uitgever: Janneke Bos (Expertisebureau Bos) (c) 2006-2016
Website: ***http://www.xs4all.nl/~bosq***
John F. Kennedylaan 207, 2285 AG Rijswijk ZH, Tel: 070-3943347, e-mail: ***bds@xs4all.nl***

Verspreiding:
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)
- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)
- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)
- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)
*Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. **Info 20M** is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M** is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd **M3-blad** die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 20 zijn via de index op de website te downloaden (**http://www.xs4all.nl/~bds/m3-index.htm**). M3 blad nummer 21 is niet openbaar ivm auteursrechten.*

Voorwoord Info20m87

De zomer van 2016 kwam laat op gang maar bleef tot ver in september doorgaan. Heerlijk weer om er op uit te gaan.

Deze zomer is de handhaving op het certificaat van onderzoek wanneer kleine schepen gesleept werden opgeschort. De overheid heeft aangeboden om in overleg de wetgeving te wijzigen. We zijn benieuwd!

De omgevingswet heeft vele (heel dikke) omgevingsbesluiten die deze zomer ter inzage zijn gelegd. Ook voor onze historische pleziervaartuigen wel degelijk van belang! Er is dan ook door diverse organisaties een zienswijze ingediend. De hoofdlijnen staan in dit nummer.

Momenteel loopt er een enquête naar de ervaringen met AIS en ECDIS. In de communicatie daarover is uitsluitend geschreven over de beroepsbinnenvaart. Toch willen we u oproepen om de enquête in te vullen voor de grote pleziervaart. Dat is de enige manier waarop we onze mening bekend kunnen maken! Doen dus!

Twee vrijwilligers waar ik altijd op kan bouwen zijn tot slotte deze zomer in het zonnetje gezet. Simon de Waard en Han Visser. Heren, hartelijk dank voor jullie tomeloze inzet! We kunnen altijd op jullie rekenen, dank!

Janneke Bos, hoofdredacteur

95.000 papieren vaarbewijzen inmiddels omgeruild

In overleg met het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de politie is twee jaar geleden besloten alle nog in omloop zijnde papieren Klein Vaarbewijzen gratis te laten omruilen voor het huidige model op credit card formaat met foto. De oude papieren vaarbewijzen bevatten geen foto, zijn verouderd en daardoor gevoelig voor fraude.
In de afgelopen jaren zijn meer dan 100.000 bij VAMEX bekende houders van een papieren vaarbewijs (afgegeven tussen 1982 en 2001) hierover aangeschreven. Daarnaast is ook via verschillende media en websites aandacht besteed aan deze gratis omruilactie. Inmiddels hebben bijna 95.000 houders van een oud papieren vaarbewijs hun vaarbewijs vervangen voor een nieuw exemplaar. Het nieuwe vaarbewijs is handzamer, minder fraudegevoelig en ook geschikt voor het varen in het buitenland (ICC).
Bovendien staat er geen vervaldatum meer op vermeld, aangezien het Klein Vaarbewijs vanaf 1 juli 2014 onbeperkt geldig is geworden. Vanaf 1 januari 2016 is het papieren Klein Vaarbewijs niet langer geldig als document om de vaarbevoegdheid mee aan te tonen. Mocht u toch nog in het bezit zijn van een papieren vaarbewijs, dan riskeert u een boete als u nog met dit exemplaar blijft varen. VAMEX biedt u nog tot het einde van 2016 de mogelijkheid uw oude papieren vaarbewijs gratis om te ruilen voor een nieuw exemplaar. Vanaf 1 januari 2017 is het niet langer mogelijk uw papieren vaarbewijs nog gratis om te ruilen.

Bron: Vamex

Inhoudsopgave

Veranderende wet- en regelgeving Infrastructuur en Milieu per 1 juli 2016

Per 1 juli 2016 gaat een aantal nieuwe regels en maatregelen in op de beleidsterreinen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Zo veranderen de regels voor beroepsmatige gebruikers van drones en worden duurzame innovaties in de binnenvaart gestimuleerd.

<u>Drones</u>
Vanaf 1 juli worden de administratieve lasten voor beroepsmatige gebruikers van drones tot 4 kilo verminderd. Gebruikers van deze minidrones hebben hierdoor bijvoorbeeld geen brevet of bewijs van luchtwaardigheid meer nodig, als zij eenvoudige vluchten uitvoeren (lager dan 50m en niet verder dan 100m). Het is nog wel nodig om een vergunning bij de ILT aan te vragen voordat je als beroepsmatige vlieger kan starten. Door deze versoepeling kan de commerciële sector makkelijker werken met drones. Voor recreatief gebruikers van drones worden de regels dit najaar juist strenger.

<u>Subsidie duurzame binnenvaart</u>
Per 1 juli start een nieuw subsidieprogramma voor duurzame innovaties in de binnenvaart. De binnenvaart moet schoner worden om ook in de toekomst een duurzaam antwoord te hebben op de logistieke behoeften op mondiale, Europese en nationale schaal. Daar zijn innovaties voor nodig. Bedrijven en kennisinstellingen zullen moeten investeren in onderzoek en ontwikkelingsactiviteiten om hun concurrentiepositie te behouden en te versterken. Daarnaast zijn innovaties nodig om te kunnen voldoen aan de strengere regelgeving die op internationaal niveau wordt afgesproken.
De subsidieregeling is gericht op duurzame innovaties in de machinekamer, de inrichting en het gebruik van het schip met als doel de CO2-, NOx- en PM- emissies en uitstoot van methaanslib te beperken.

<u>Lozen van stoffen</u>
Per 1 juli moeten bedrijven die een vergunning aanvragen voor het lozen van stoffen in het oppervlaktewater, aan nieuwe regels voldoen. De vernieuwde Algemene Beoordelingsmethode Stoffen en Preparaten 2016 geeft inzicht in de te verwachten effecten van stoffen en mengsels voor mens en milieu. Uitgangspunt blijft dat het bedrijf vervuiling bij de bron aanpakt met de best beschikbare technieken. We komen steeds meer te weten over stoffen in het oppervlaktewater. Nieuwe informatie over schadelijkheid leidt tot scherpere eisen. Ook is nu duidelijker hoe moet worden omgegaan met de eisen van een benedenstrooms gelegen innamepunt voor drinkwater. De vernieuwde regels geven een stevigere basis voor een zorgvuldige watervergunningverlening.

Bron: Rijksoverheid

Wijzigingen in het BPR

De laatste wijzigingen van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) dateren van 1 januari 2016 en met ingang van 1 januari 2017 worden er weer een paar wijzingen van kracht. Deze wijzigingen zijn vooral te zien als correcties of verdere verduidelijking en tekstuele aanpassingen zodat enkele bepalingen gelijke tred houden met de internationale regels uit het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) en andere verdragen.

Onder andere de definitie van ankeren (stilliggen met behulp van anker(s) of spudpalen) komt te vervallen.
In plaats daarvan wordt het gebruik van ankers en spudpalen duidelijker uitgewerkt in artikel 7.03.
In de praktijk verandert er eigenlijk niets, maar bij het lezen van de regels hoeft u er dus niet steeds aan de denken dat het gebruik van spudpalen gelijk is aan ankeren.
Alle voorgenomen wijzigingen vindt u hier https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2016-325.html.

Bron: Vaarwijzer

Spudpalen in RPR opgenomen



De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft het Rijnvaartpolitiereglement 1995 (Rpr) gewijzigd bij resoluties 2015-I en 2015-II van respectievelijk 3 juni 2015 en 3 december 2015 (protocollen 2015-I-14 en -15 respectievelijk 2015-II-17). Dit besluit strekt er toe om die wijzigingen met ingang van 1 december 2016 in de Nederlandse versie van het Rpr te implementeren.
De bovengenoemde protocollen betreffen hoofdzakelijk het ankeren en het gebruik van zogenoemde spudpalen, de omzetting van een tijdelijke verkeersregeling voor het riviergedeelte tussen Oberwesel en St. Goar in een definitieve, de omzetting van tijdelijke voorschriften met betrekking tot de ten hoogste toegelaten afmetingen van schepen, duwstellen en andere samenstellen in definitieve voorschriften en enkele daarmee samenhangende wetstechnische aanpassingen.

Artikel 7.03 komt te luiden:
Artikel 7.03 Ankeren en het gebruik van spudpalen
1. Een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting mogen niet ankeren en geen gebruik maken van spudpalen:
a. op een gedeelte van de vaarweg waar bij algemene regeling ankeren is verboden;
b. in een vak aangeduid door het teken A.6 (bijlage 7), aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht.
2. Op een gedeelte van de vaarweg waar ankeren en het gebruik van spudpalen ingevolge het eerste lid, onder a, verboden zijn, mogen een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting evenwel ankeren in een vak aangeduid door het teken E.6 (bijlage 7), aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht.
3. Op een gedeelte van de vaarweg waar ankeren en het gebruik van spudpalen ingevolge het eerste lid, onder a, verboden zijn, mogen een schip, een drijvend voorwerp en

een drijvende inrichting evenwel spudpalen gebruiken, in een vak aangeduid door het teken E.6.1 (bijlage 7), aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht.

Voor het gehele document zie https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2016-382.html?zoekcriteria=%3fzkt%3dUitgebreid%26pst%3dTractatenblad%257CStaatsblad%257CStaatscourant%257CGemeenteblad%257CProvinciaalblad%257CWaterschapsblad%257CBladGemeenschappelijkeRegeling%257CParlementaireDocumenten%26vrt%3dccr%2b2015-II-17%26zkd%3dInDeGeheleText%26dpr%3dAlle%26sdt%3dDatumPublicatie%26ap%3d%26pnr%3d1%26rpp%3d10&resultIndex=0&sorttype=1&sortorder=4

Bron: Officiële bekendmakingen

Wijziging RPR per 1 december 2016

Met ingang van 1 december 2016 tot en met 30 november 2018 gelden de volgende bepalingen als tijdelijke wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement 1995.

Artikel 1.07 komt te luiden:
Artikel 1.07 Eisen met betrekking tot de belading, het uitzicht en het ten hoogste toegelaten aantal passagiers

1.Een schip mag niet zodanig zijn beladen dat het inzinkt tot over het vlak door de onderkant der inzinkingsmerken.
2.Het vrije uitzicht mag door de lading of de trim van het schip niet meer worden beperkt dan tot 350 m vóór de boeg. Indien tijdens de vaart het directe uitzicht naar achteren wordt beperkt, mag dit worden gecompenseerd door een optisch hulpmiddel, waarmede over een voldoende ruim gezichtsveld een helder en onvertekend beeld wordt verkregen. Indien bij het doorvaren van een brug of een sluis als gevolg van de lading geen voldoend direct uitzicht naar voren mogelijk is, mag dit tijdens de doorvaart worden gecompenseerd door een periscoop met vlakke spiegels of een radarapparaat dan wel door het opstellen van een uitkijk die constant in hoor- en spreekcontact met de stuurhut staat.
3.In afwijking van het tweede lid, eerste volzin, mag het vrije uitzicht bij het gelijktijdige gebruik van radar en camera-installaties tot 500 m vóór de boeg worden beperkt, indien:
a) door bedoelde hulpmiddelen het uitzicht van 350 m tot 500 m vóór de boeg wordt gewaarborgd,
b) aan de eisen van artikel 6.32, eerste lid, wordt voldaan,
c) de radarantennes en de camera's aan de boeg van het schip zijn geïnstalleerd,
d) deze hulpmiddelen overeenkomstig artikel 7.02 van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn als geschikt erkend zijn.
4.De wijze van de belading mag de stabiliteit van het schip en de hechtheid van de romp niet in gevaar brengen.
5.De stabiliteit van schepen die containers vervoeren moet te allen tijde zijn gewaarborgd. De schipper moet aantonen dat vóór het begin van het laden en het lossen alsmede vóór vertrek een stabiliteitscontrole is uitgevoerd.
De stabiliteitscontrole kan handmatig of met behulp van een beladingscomputer worden verricht. Het resultaat van de stabiliteitscontrole en het actuele stuwplan moeten aan boord worden bewaard en te allen tijde geraadpleegd kunnen worden. De schepen moeten bovendien de stabiliteitsbescheiden overeenkomstig artikel 22.01 van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn aan boord bewaren. Een stabiliteitscontrole is niet vereist bij schepen die containers vervoeren, wanneer het schip in de breedte:
a) ten hoogste drie rijen containers kan laden en vanaf de laadruimbodem in slechts één laag containers is geladen, of
b) vier of meer rijen containers kan laden en uitsluitend met containers in ten hoogste twee lagen vanaf de laadruimbodem is geladen.
6.Een schip dat is bestemd voor het vervoer van passagiers mag niet meer passagiers aan boord hebben dan door de bevoegde autoriteit is toegestaan. Onverminderd de eerste volzin mogen zich aan boord van een snel schip niet meer personen bevinden dan er zitplaatsen beschikbaar zijn.

Bron: Staatscourant

Nog geen CvO?

Het is onvoorstelbaar, maar het blijkt dat heel veel leden nog geen actie ondernomen hebben t.a.v. het Certificaat van Onderzoek (CvO). Er is nog sprake van een overgangs-regeling, maar dan moet er wel initiatief genomen worden. Het bestuur heeft daarom een uitgebreide brief opgesteld voor alle leden die volgens onze gegevens geen CvO-keuring hebben laten doen. In de brief zal tevens gevraagd worden of er belangstelling is voor een gezamenlijke inkoop van een AIS. Uitgebreide informatie over het CvO staat op de website, www.lvbhb.nl.

Bron: LVBHB

Pleitnota Varend Erfgoed naar Tweede Kamer

De Binnenvaartwet moet rekening houden met de aparte positie van historische schepen. VVD-Kamerlid Betty de Boer kreeg op 29 oktober, tijdens een zeiltocht op een historische klipper op het IJsselmeer, een pleitnota met die strekking aangeboden door vertegenwoordigers van de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN).

Binnenvaartwet tast historische waarde aan
De pleitnota vraagt om in de Binnenvaartwet rekening te houden met varend erfgoed. Dat kan door voor historische schepen aparte eisen te stellen, die enerzijds de veiligheid waarborgen maar anderzijds ook rekening houden met de cultuurhistorische waarde. Nu gebeurt dat niet en moeten historische schepen groter dan 20 meter aan dezelfde regels voldoen als moderne binnenvaartschepen.
Dit jaagt eigenaren op hoge kosten, tast de historische waarde aan en is in een aantal gevallen technisch niet mogelijk. Hierdoor verdwijnen historische schepen naar het buitenland of naar de sloop.

Pleidooi voor aparte status varend erfgoed in Europese Richtlijn
De FVEN pleit ervoor om in de komende herziening van de Europese Richtlijn EU 2006/87 een hoofdstuk op te nemen

over historische schepen. Ook de Europese koepelorganisatie European Maritime Heritage (EMH) ijvert hiervoor. Kamerlid Betty de Boer begrijpt de zorgen van de Federatie Varend Erfgoed Nederland en de European Maritime Heritage. Zij neemt de pleitnota mee naar het parlementair rondetafelgesprek over de binnenvaart op 30 november 2016.

Bron: FVEN



Slepen in recreatievaart voorlopig niet gecontroleerd
Er waren zorgen bij watersporters over het nieuwe BPR die het moeilijker maakt voor boten om te slepen. Volgens de nieuwe regeling moest elke boot die iets sleepte een zogenoemd Certificaat van Onderzoek hebben.
Dat zou zelfs gelden voor een boot die een surfplank meesleept of een rubberbootje

Hierover is overleg geweest tussen het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en verschillende belangenbehartigers als FVEN, Watersportverbond, Stichting de Motorsleepboot, HISWA, Scouting Nederland, BASM en de KBA. In dat overleg is duidelijk geworden dat de huidige wet- en regelgeving voor het slepen van kleine schepen onderling dient te worden gewijzigd.
Deze wetswijziging kan in een komende implementatie van de de nieuwe Europese Richtlijn in de Binnenvaartwet gelijk worden meegenomen.

Daarop heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu ook contact opgenomen met ILenT over de handhaving op dit gebied. Daarop is het volgende opgenomen in een ILT nieuwsbrief aan handhavers: *"Er zal geen controle op de certificaatplicht plaatsvinden als er sprake is van recreatief gebruik, ook wanneer de boot langer is dan 20 meter dan wel meer dan 100 m3 blokinhoud heeft."*
Ook zal er bij recreatieve sleepboten niet gecontroleerd worden op de verklaring van de minister dat zij uitsluitend als pleziervaartuig gebruikt worden.

Deze nieuwsbrief is verstuurd aan handhavers van de Zeehavenpolitie, de landelijke eenheid van de Politie, Rijkswaterstaat, het Havenbedrijf Rotterdam, de Haven Amsterdam, de provincies Friesland, Groningen en Overijssel, Waternet, Waterschap Rivierenland en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Bron: Scheepspost
Wijziging handhaving sleep-, duw- en sleepduwboten

In de afgelopen periode is bij diverse sleep-, duw- en sleepduwboten (hierna aangeduid als sleepboten) geconstateerd dat zij geen Certificaat van Onderzoek hebben. Dit heeft geleid tot reacties uit de sector.
De sector heeft bij het beleidsministerie aangegeven dat zij niet aan de technische eisen om een certificaat van onderzoek te verkrijgen kunnen voldoen. De sector heeft ook aangegeven dat de toezichthoudende diensten naar hun mening in het verleden geen aandacht aan de certificaatplicht voor sleepboten besteedden. Er hebben verschillende gesprekken plaatsgevonden tussen de beleidsdirectie en de sector sleepboten. Als uitkomst van deze gesprekken heeft beleid de Inspecteur Generaal van de ILT verzocht om de handhaving op de certificaatplicht van sleepboten deels op te schorten. Voor de praktijk van handhaving betekent dit het volgende:

<u>Controleren op certificaat als:</u>
1. Een sleep-, duw-, sleepduwboot langer dan 20 meter is dan wel 100m3 blokinhoud heeft. Dit betreft een beperkt aantal boten binnen de sector.
Geen certificaat > stilleggen en boeterapport toezeggen

2. Een sleep-, duw-, sleepduwboot die minder dan 20 meter lang is dan wel minder 100m3 blokinhoud heeft indien:
- de sleep, het geduwde of het langszij vervoerde duidelijk langer dan 20 meter dan wel meer dan 100m3 blokinhoud heeft.
Geen certificaat > (via) de ILT last onder dwangsom opleggen

<u>Geen controle op certificaat als:</u>
- er geen sprake is van situaties genoemd onder 1 en 2 hiervoor,
- er sprake is van recreatief gebruik, ook wanneer de boot langer is dan 20 meter dan wel 100 m3 blokinhoud wordt er niet gecontroleerd op de certificaatplicht (ook geen controle op de verklaring door de minister).

<u>Hoe verder?</u>
Beleid zal nader onderzoeken wat de (on)mogelijkheden van de kleine sleepboten zijn om zich te laten certificeren. Zodra dit heeft geleid tot een duidelijk juridisch kader zal het handhavingsbeleid hier op worden aangepast.

Bron: Nieuwsbrief Handhaving Binnenvaartwet

Kamervragen met antwoorden mbt CvO sleepboten

Vragen van de leden Jacobi (PvdA) en De Boer (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over de CvO-plicht betreffende sleepboten (ingezonden 8 juni 2016).
Antwoord van Minister Schultz van Haegen - Maas Geesteranus (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 28 juni 2016).

<u>*Vraag 1*</u>
Bent u bekend met de zorgen van de watersportsector over het verplicht stellen van het Certificaat van Onderzoek

(CvO) betreffende sleepboten?
Antwoord 1
Ja. Daarover heb ik in 2015 al reacties ontvangen. Inmiddels hebben mij daarover ook enkele brieven bereikt.

Vraag 2
Acht u een CvO-plicht betreffende sleepboten proportioneel voor de pleziervaart?
Antwoord 2
Ik kan mij situaties voorstellen waarbij een CvO-plicht proportioneel is. Hierbij moet dan onder andere worden gekeken naar de frequentie waarmee wordt gesleept, de vaartuigen die worden gesleept en de wateren waarop gevaren wordt. Het maakt nogal verschil of dergelijke vaarbewegingen plaatsvinden op bijvoorbeeld de Vinkeveense Plassen of op de Westerschelde.

Vraag 3
Deelt u de mening dat de CvO-plicht betreffende sleepboten in de voorbeelden die het Watersportverbond in zijn brief en op de website geeft (bijvoorbeeld het slepen van rubberbootjes of een surfplank) niet passend is? Zo ja, bent u bereid om voor de pleziervaart (zoals zeilverenigingen, zeilscholen, waterscouting en zeekadetten) een uitzondering te maken op de CvO-plicht betreffende sleepboten en wanneer past u de wet- en regelgeving hierop aan?
Zo nee, waarom niet?
Antwoord 3
Letterlijke toepassing van de regelgeving kan inderdaad leiden tot ongewenste situaties. Naar aanleiding van de klachten van de sector ben ik reeds met hen in gesprek om te bekijken of en hoe de regelgeving moet worden aangepast en voor welke categorieën van sleepboten een CvO-plicht gewenst is of niet.
Aangezien de wettelijke bepalingen te vinden zijn op het niveau van het Binnenvaartbesluit en de Binnenvaartwet zelf, zou een eventuele aanpassing enige tijd in beslag kunnen nemen. Nog deze maand zal de Europese Raad een nieuwe richtlijn voor technische eisen aan binnenvaartschepen vaststellen ter vervanging van richtlijn 2006/87/EG. Ik zal trachten een eventuele wijziging van de regelgeving te laten meelopen in het traject van implementatie van de nieuwe richtlijn.

Vraag 4
Waarom is in artikel 1 van de Binnenvaartwet vastgelegd dat in het geval van slepen altijd sprake is van bedrijfsmatig varen? Hoe verhoudt deze bepaling zich tot de door het Watersportverbond genoemde voorbeelden?
Antwoord 4
In de memorie van toelichting bij de Binnenvaartwet is daarover opgemerkt dat op die manier de regelgeving betreffende de vereiste documenten voor toelating tot het bedrijfsmatige vervoer op de binnenwateren volledig op deze schepen van toepassing werd verklaard. Dat was in overeenstemming met de voorschriften die op grond van de Wet vervoer binnenvaart aan deze schepen werden gesteld. De voorbeelden die door het Watersportverbond naar voren worden gebracht, zijn overigens niet terug te voeren op dit artikel, maar op de definitie van het begrip sleepboot, waaruit blijkt dat elk schip dat wordt gebruikt om te slepen ook automatisch een sleepboot is en dus CvO-plichtig.

Vraag 5
Op welke wijze handhaaft de inspectie de CvO-plicht betreffende sleepboten voor de pleziervaart? Bent u bereid de handhaving voor de pleziervaart op te schorten en hierover met de sector in gesprek te gaan? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 5
Voor pleziervaartuigen die een bijboot van de kinderen slepen zal de ILT nooit een boete geven wegens ontbreken van een certificaat van onderzoek. Wel is het zo dat in 2014 handhaving is aangekondigd op de CvO-plicht voor sleepboten die stelselmatig sleepdiensten verrichten aan kleine pleziervaartuigen. Naar aanleiding van deze aankondiging kwamen de bezwaren van de branche aan het licht.
Zoals ik in mijn antwoord op vraag 3 heb aangegeven, ben ik al met de branche in gesprek over deze problematiek.
In afwachting van de uitkomst van deze gesprekken heeft de ILT de handhaving op de CvO-plicht voor kleine sleepboten die zijn bestemd of worden gebruikt om kleine schepen te slepen vooralsnog opgeschort. Is het gesleepte schip echter 20 meter of langer of heeft het gesleepte schip een blokinhoud van 100m3 of meer, dan moet de sleepboot ongeacht zijn eigen lengte zijn voorzien van een certificaat van onderzoek.

Bron: Rijksoverheid

Kamervragen met antwoorden mbt eisen voor skûtsjes

Vragen van de leden De Boer, Duisenberg en Aukje deVries (allen VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over de uitgave van de Skûtjsekrant 2016 (ingezonden 1 juni 2016).
Antwoord van Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 20 juni 2016).

Vraag 1
Heeft u kennisgenomen van de uitgave van de Skûtsjekrant 20161 over regelgeving? Wat vindt u van de berichtgeving? In hoeverre herkent u de daar geschetste problematiek en onduidelijkheid?
Antwoord 1
Ik heb kennisgenomen van het desbetreffende artikel.
Om eerlijk te zijn heeft de berichtgeving mij enigszins verbaasd, aangezien de voorschriften voor skûtsjes al in de eerste versie van de Binnenvaartregeling uit 2009 waren opgenomen. Zoals in de toelichting daarbij werd opgemerkt, waren deze regels een voortzetting van de Regeling Skûtsjes uit 2003. De voorschriften zijn daarna niet meer gewijzigd en dit is ook in de toekomst niet aan de orde. Van enige onduidelijkheid was tot nu toe nooit sprake.

Vraag 2
Zijn het Binnenvaartbesluit 2009 en de Binnenvaartregeling van juni 2015 van toepassing op historische zeilschepen, de bruine vloot, en skûtsjes? Zo ja, welke delen zijn dan van toepassing en welke niet? Wat zijn de gevolgen van deze regelgeving voor de genoemde scheepscategorieën?
Waar zitten de onduidelijkheden? Waar knellen deze regels?

Antwoord 2
In principe zijn het Binnenvaartbesluit en de Binnenvaartregeling van toepassing op alle mogelijke categorieën van schepen; ook op de hiergenoemde categorieën. Waar specifieke regels gelden voor schepen als skûtsjes, is dit ook duidelijk aangegeven.
Van enige onduidelijkheid of knellende bepalingen was tot nu toe nooit sprake. Ik weet dan ook niet waar de regelgeving zou knellen en dat wordt mij uit het aangehaalde artikel uit de Skûtsjekrant ook niet duidelijk. Mocht de branche dat wensen, dan ga ik graag met hen in gesprek over mogelijke onduidelijkheden.

Vraag 3
Klopt het dat de regeling van toepassing is op schepen groter dan 20 meter? Op welke categorie en welk type schepen (met welke kenmerken) zijn de regelingen wel en niet van toepassing? Mogen bijvoorbeeld skûtsjes langer dan 20 meter nog wel varen volgens deze regelgeving? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 3
De Binnenvaartregeling dient ter implementatie van richtlijn 2006/87/EG. Die richtlijn is van toepassing op schepen vanaf 20 meter; ook op de eerder genoemde scheepscategorieën. Dit betekent dat zij vanaf 31 december 2018 een certificaat van onderzoek moeten hebben om aan te tonen dat zij aan de technische eisen van de richtlijn voldoen. Voor skûtsjes gold die verplichting echter al sinds 2003. Een skûtsje is daarbij gedefinieerd als een zeilend passagiersschip met een lengte van ten hoogste 22 meter en een breedte van ten hoogste 4 meter. Zij zijn gebouwd voor 1950 en hebben de kenmerken van hun eerdere bestemming als vrachtschip behouden.
Historische zeilschepen en de bruine vloot vallen onder artikel 8 van richtlijn 2006/87/EG. Zij kunnen, mits gecertificeerd voor 31 december 2018, een certificaat van onderzoek krijgen zonder dat aan de technische eisen wordt voldaan. Voorwaarde is wel dat zij geen klaarblijkelijk gevaar vormen. Als zij zich pas vanaf 31 december 2018 laten certificeren, moeten zij gewoon aan alle voor hen geldende technische eisen voldoen.
Artikel 8 van de richtlijn geldt ook voor schepen die dezelfde kenmerken hebben als skûtsjes, maar die langer zijn dan 22 meter. Volgens de Nederlandse regeling valt het schip dan weliswaar niet onder de regels voor skûtsjes, maar kunnen zij evenals historische zeilschepen en de bruine vloot een certificaat van onderzoek krijgen.
Ook hier geldt dat zij geen klaarblijkelijk gevaar mogen vormen en dat zij zich voor 31 december 2018 moeten laten certificeren.

Skûtsjes, van welke maat dan ook, mogen dus gewoon blijven varen.

Vraag 4
Is er overleg geweest met de eigenaren van schepen in de genoemde categorieën, met de Federatie Varend Erfgoed en/of met de Sintrale Kommisje Skûtsjesilen (SKS) en de Iepen Fryske Kampioenskippen Skutsjesilen (IFKS) over deze regelingen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is er uitgekomen? Bent u bereid om alsnog overleg te voeren met de betrokken organisaties?

Antwoord 4
Zoals ik onder mijn antwoord op vraag 1 heb aangegeven, was de bijlage voor skûtsjes een voortzetting van de Regeling Skûtsjes uit 2003. De daarin gestelde regels golden ook voor skûtsjes die met meer dan twaalf passagiers varen. Maar na het van kracht worden van bijlage VII bleek, dat met name het voorschrift dat passagiersschepen moeten zijn voorzien van een reling met een hoogte van 0,90 m. op grote bezwaren stuitte bij de skûtsje-organisaties en de bedrijfstak.
Met een beroep op het recht op behoud van het authentieke karakter van het skûtsje verzochten de betrokken bedrijfstak en organisaties om aanpassing van de eisen op een wijze die geen afbreuk zou doen aan het authentieke karakter van de skûtsjes, die als Fries erfgoed worden beschouwd.
Als gevolg hiervan zijn voorschriften opgesteld waaronder skûtsjes met passagiers zonder reling kunnen varen.
De voorschriften, waarmee de gehele bedrijfstak kon instemmen, voorzagen in voor een deel reeds bestaande compenserende maatregelen die rekening houden met het specifieke karakter en gebruik van de skûtsjes en de geringe mate van comfort aan boord voor de passagiers. Van een aantal artikelen van de Binnenvaartregeling is vrijstelling verleend en er zijn voorschriften gegeven voor skûtsjes die varen op de binnen de provincies Friesland, Groningen en Drenthe gelegen wateren van de zone 3 en 4, het oorspronkelijke vaar- en werkgebied van de skûtsjes.
Over de regelgeving voor skûtsjes is dus zeker overleg geweest met de branche. Mochten er vragen zijn over de regelgeving, dan kan men altijd bij mijn ministerie terecht.

Vraag 5
Is de wet- en regelgeving die op deze scheepscategorieën van toepassing is, gecommuniceerd met de scheepseigenaren, SKS/IFKS, de Federatie Varend Erfgoed, et cetera? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 5
Zie mijn antwoord op vraag 4.

Vraag 6
Zijn er de afgelopen tijd al boetes uitgedeeld op basis van de onlangs van kracht geworden nieuwe regelgeving? Zo ja, waarvoor?
Antwoord 6
Zowel de Binnenvaartwet, het Binnenvaartbesluit als de Binnenvaartregeling zijn op 1 juli 2009 in werking getreden. Er zijn hierna geen wijzigingen geweest die specifiek betrekking hebben op skûtsjes.
Boetes die in de binnenvaart sinds 2009 zijn afgegeven zijn niet naar type schip te herleiden.

Vraag 7
Welke Europese regelgeving en welke Nederlandse wet- en regelgeving zijn allemaal nog meer van toepassing op de genoemde scheepscategorieën in vraag 2? Wat zijn de gevolgen van deze regelingen voor deze categorieën schepen? Waar zitten onduidelijkheden? Waar knellen deze regelingen voor deze scheepscategorieën?
Antwoord 7
Alle regels die voor het scheepvaartverkeer van toepassing zijn, zoals met name de regels op basis van de Scheepvaartverkeerswet en de Binnenvaartwet, zijn al sinds

jaar en dag op deze schepen van toepassing. Behoudens de plicht om per 31 december 2018 van een certificaat van onderzoek te zijn voorzien, staan geen veranderingen op stapel. Het is bovendien al bijna tien jaar bekend dat deze verplichting eraan komt. Zie ook mijn antwoord op vraag 4.

Bron: Rijksoverheid

Overgangsregeling Binnenvaartwet 31 december 2018 afgelopen

Onlangs heeft het Watersportverbond zich gemengd in de Certificaat van Onderzoek (CvO) discussie met betrekking tot het slepen van schepen. Er is echter nog een CvO plicht.

De Binnenvaartwet (van 30 december 2008) is op 1 juli 2009 van kracht geworden. In deze Binnenvaartwet is voor een groot deel van de grote pleziervaartuigen een certificaat van onderzoek verplicht gesteld.

Op de Europese binnenwateren moeten vanaf 30 december 2018 de volgende schepen voorzien zijn van een certificaat van onderzoek:
- alle vaartuigen met een lengte van 20 m of meer, en
- alle vaartuigen korter dan 20 m waarvan het product van lengte, breedte en diepgang (bak- of volume meting/blokinhoud) meer dan 100 m3 bedraagt
- alle sleep- en duwboten ongeacht de lengte
- drijvende werktuigen

Schepen die tot 1 juli 2009 geen certificaat nodig hadden, hebben tot 31 december 2018 de tijd om het schip van een certificaat te voorzien. Alhoewel het nog 2,5 jaar duurt tot deze overgangsregeling afloopt, is dit toch al snel!

Van alle pleziervaartuigen die voorzien moeten zijn van een certificaat per 31 december 2018 heeft waarschijnlijk nog maar één derde deel een certificaat, of is er mee bezig. Dat is relatief heel weinig, zeker gezien het feit dat over 2,5 jaar de overgangsregeling afloopt.

Voordat een certificaat kan worden afgegeven, moet er eerst een keuring van het schip plaatsvinden. Deze bestaat uit:
- een algemene technische en veiligheidskeuring
- een vlakkeuring (tenzij er een vlakrapport is van max. 2 jaar oud (opgemaakt door een erkend expert))
- een proefvaart als er twijfel is of de manoeuvreereigenschappen klaarblijkelijk gevaar opleveren
- een geldige keuring van de gasinstallatie (door ILT erkende gaskeurder)

In de praktijk is gebleken dat de diverse keurende instanties elkaars vlakkeuringen niet altijd accepteren. Het is daarom aan te raden de instantie die de vlakkeuring doet ook later de andere keuringen te laten doen.

Bron: Watersportverbond

CvO perikelen

De CvO keuring blijkt meer voeten in de aarde te hebben dan gedacht. Eerder is uitgebreid geschreven over het CvO voor historische schepen (zie http://www.lvbhb.nl/cvo/). In principe moet daarbij uitgegaan worden van een lijst met 10 punten waarbij het gaat om 'klaarblijkelijk gevaar'. Uiteraard moet het schip technisch in orde en veilig zijn. Een schip dat al 100 jaar vaart kan niet van de een op de andere dag door een regelwijziging uit de vaart worden genomen of voor torenhoge kosten moeten worden aangepast is de gedachte daar achter. Dat er verschillen in opvattingen zijn over de keuring is duidelijk gebleken in de praktijk.

Keuring

Keuringen kunnen door diverse instanties gedaan worden. Dat kan een verzekeringsmaatschappij zijn of een apart keuringsbureau of een zelfstandige keurmeester.
Voor het CvO is ook een vlakkeuring nodig, dezelfde die verzekeringsmaatschappijen vereisen.
Je zou denken dat het niet uitmaakt wie welke keuring doet omdat de keuringsinstanties allemaal gecertificeerd zijn. Niets is minder waar. Het blijkt nu dat de verschillende partijen elkaars keuringen niet erkennen. Dus laat je het vlak keuren door de ene partij en wil je een CvO keuring van een andere partij dan ben je in de aap gelogeerd.

Gedwongen winkelnering

Het bestuur heeft EOC, Register Holland en de NBKB (Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart) gevraagd of zij elkaars keuringen erkennen. Alle drie schrijven ze dat in principe niet te doen. Er is hier dus sprake van gedwongen winkelnering. Wil je een CvO aanvragen via Register Holland en heeft de EOC net je vlak gekeurd voor de verzekering, dan moet je nog een keer betalen voor een vlakkeuring door Register Holland. Register Holland en EOC zeggen wel de keuringen onder toezicht van de NBKB te erkennen. Het is dus een ingewikkeld verhaal en eigenlijk is de enige makkelijke en 'goedkope' oplossing beide keuringen door de zelfde partij te laten doen.
Het bestuur wil dit voorleggen aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (IL&T) van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.
De brief van het bestuur en de antwoorden van Register Holland, NBKB en EOC zijn te downloaden (112 kb) op http://www.lvbhb.nl/wp-content/uploads/2016/08/Casco-en-veiligheidskeuring-.pdf.

Ervaringen

Graag lezen we ervaringen van onze leden. Naast deze gedwongen winkelnering zijn we ook benieuwd hoe de keuring van historische bedrijfsvaartuigen nu verloopt. Wordt er rekening gehouden met de historiciteit van het schip, wordt er gekeurd naar 'klaarblijkelijk gevaar', nemen de keurmeesters de 10 punten in acht, worden er redelijke eisen gesteld of geldt hier de willekeur. Mail de LVBHB webredactie@lvbhb.nl.

CvO verlenging

Voor een aantal vroege vogels is nu de tijd is aangebroken voor een verlenging (na 7 jaar moet je weer aan de bak) dus gekeurd in 2009/2010 dan ben je in de komende tijd weer aan de beurt voor een herkeuring. En ook nog voor een hogere prijs! Ook in die ervaringen zijn we geïnteresseerd. In principe zou je zonder problemen weer het CvO moeten

krijgen mits je natuurlijk niets aan je schip hebt veranderd. Maar is dat ook zo? Mail de LVBHB webredactie@lvbhb.nl.

Bron: LVBHB

Certificering Binnenvaartwet

De inspectie is verantwoordelijk voor de certificering van schepen die onder de Binnenvaartwet vallen. De reguliere certificering van deze schepen is voor het overgrote deel gemandateerd aan daartoe aangewezen klassenbureaus en keuringsinstanties. De voor de inspectie overblijvende taken op het vlak van de vergunningverlening in de binnenvaart zijn scheepsmetingen, erkenningen van bedrijven en uitrustingsstukken, ontheffingen, vrijstellingen en aanvragen voor bijzondere vergunningen.
Door vergroening en innovaties in de binnenvaart valt er een toename te verwachten in de complexe vergunningen voor ontheffingen en aanvragen voor bijzondere vergunningen.

Uiterlijk 30 december 2018 moeten ook pleziervaartuigen (alleen pleziervaartuigen langer dan 20 meter of met een inhoud groter dan 100 kubieke meter), drijvende werktuigen en pontons die gebouwd zijn voor 1 juli 2009 gecertificeerd zijn omdat dan de overgangsbepaling uit richtlijn 2006/87 afloopt. In totaal gaat het om 2.000-3.000 pleziervaartuigen en 4.000-6.000 drijvende werktuigen en pontons. Dit heeft met name voor (de bestaande vloot van) drijvende werktuigen aanzienlijke gevolgen.
Hiervoor (drijvende werktuigen!) maakt het ministerie van IenM een vrijstellingsregeling, waarvoor de sector een voorstel zal indienen. De certificering van de resterende schepen (oa pleziervaartuigen!) is een taak voor de certificerende instellingen.

Bron: Meerjarenplan ILT 2016-2020

Wachttijden scheepsmetingsdienst Nederland opgelopen tot 4 maanden

Het aantal aanvragen voor scheepsmetingen is de afgelopen jaren met 40% afgenomen, maar in deze periode is ook het aantal scheepsmeters, door uitstroom, met 75% afgenomen. De wachttijden voor scheepsmetingen in België en Duitsland zijn toegenomen waardoor de Nederlandse schepen moeilijker kunnen uitwijken naar het buitenland om een meetbrief aan te vragen. De inspectie kan met de beschikbare capaciteit bovenstaande verwachte aantallen vergunningaanvragen mogelijk niet verwerken.
Door beperkte personele capaciteit bedraagt de gemiddelde doorlooptijd tussen indiening van een aanvraag en verstrekking van een certificaat ruim vier maanden.

De inspectie monitort deze doorlooptijd; bij een structurele toename moet de capaciteit worden uitgebreid. Daarnaast is de inspectie, mede door de uitstroom van certificerende inspecteurs na taakoverdracht van de certificering naar klassenbureaus en keuringsinstanties en de uitstroom van scheepsmeters, niet meer volledig toegerust voor de meer complexe vergunningen zoals ontheffingen en aanvragen voor bijzondere vergunningen. Dit leidt tot langere wachttijden. De verwachting is dat de vacatures begin 2016 zijn ingevuld, waardoor de wachttijden afnemen.

Bron: Meerjarenplan ILT 2016-2020

Kabinet maakt ontwerpbesluiten Omgevingswet openbaar

Honderden regels worden vereenvoudigd of afgeschaft.
Het kabinet heeft op voorstel van minister Schultz van Infrastructuur en Milieu ingestemd met vier ontwerpbesluiten die invulling geven aan de Omgevingswet. De Omgevingswet is in maart in de Eerste Kamer aangenomen. Het Besluit activiteiten leefomgeving, het Besluit bouwwerken leefomgeving, het Omgevingsbesluit en het Besluit kwaliteit leefomgeving komen in de plaats van zo'n zestig bestaande besluiten.
Dit is de volgende grote stap in de stelselherziening van het omgevingsrecht.

De regelgeving is vernieuwd en de gebruikers staan voorop. De besluiten zijn zo ingedeeld dat het voor de gebruikers inzichtelijk is welke regels voor hen van toepassing zijn. De regels maken het mogelijk te sturen op de lokale gebiedskwaliteit. Bestuurders hebben meer afwegingsruimte gekregen om hun verantwoordelijkheid te nemen voor de leefomgeving.

Het Besluit activiteiten leefomgeving
Het Besluit activiteiten leefomgeving richt zich tot burgers en bedrijven die een initiatief in de praktijk willen brengen. Algemene rijksregels die gelden voor bijvoorbeeld een glastuinbouwbedrijf, een betoncentrale, een tankstation, een datacentrum of een garagebedrijf staan overzichtelijk in dit besluit. Daarbij geeft het besluit aan welke ruimte er is voor gemeenten, provincies en waterschappen voor lokaal maatwerk om te mogen afwijken en in welke gevallen een vergunning nodig is.

Het Besluit bouwwerken leefomgeving
Als een burger of bedrijf iets wil bouwen of slopen, kan hij de landelijke regels daarvoor vinden in het Besluit bouwwerken leefomgeving. Dit besluit bevat eisen over de veiligheid van woningen en andere bouwwerken en vervangt onder meer het huidige Bouwbesluit 2012.

Het Omgevingsbesluit
Het Omgevingsbesluit regelt de procedures en bepaalt wie als bevoegd gezag verantwoordelijk is. Het besluit vermindert het aantal procedurele bepalingen en biedt snellere procedures. Ook zijn onder meer de regels voor de milieueffectrapportage vereenvoudigd.

Het Besluit kwaliteit leefomgeving
Het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels voor gemeenten, provincies en waterschappen voor het vaststellen van onder meer omgevingsplannen en verordeningen. Deze regels geven duidelijk aan welke afwegingsruimte de bestuursorganen hebben. Zo wordt het voor gemeenten ook beter mogelijk om rekening te houden met verschillen tussen gebieden en om de beschikbare

ruimte op een evenwichtige manier te verdelen.
Het besluit bevat verder onder meer omgevingswaarden, bijvoorbeeld voor luchtkwaliteit en de kwaliteit van het zwemwater.

Proces
De ontwerpbesluiten zijn in de geest van de Omgevingswet opgesteld in een open proces, waarbij maatschappelijke organisaties (waaronder VNO-NCW en MKB-Nederland, milieu- en natuurorganisaties, brancheorganisaties en bedrijven uit de energiesector), de bestuurlijke koepels (IPO, VNG en UvW) en andere partijen in de diverse stadia van totstandkoming konden meedenken.
De ontwerpbesluiten worden nu aan het parlement voorgelegd. Ook start de openbare internetconsultatie die zal doorlopen tot 16 september 2016.

Bron: Rijksoverheid

Internetconsultatie 4 ontwerpbesluiten bij de Omgevingswet

De nieuwe Omgevingswet vormt straks, samen met de Erfgoedwet die sinds 1 juli 2016 van kracht is, het kader voor de zorg voor het cultureel erfgoed dat onderdeel uitmaakt van de fysieke leefomgeving.
Op 1 juli 2016 is de internetconsultatie gestart van vier ontwerpbesluiten die behoren bij de Omgevingswet.
De consultatie loopt tot 16 september 2016. De besluiten komen in de plaats van zo'n zestig bestaande besluiten.
Dit is de volgende grote stap in de stelselherziening van het omgevingsrecht.

In de vier besluiten - ofwel: Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) - zijn een aantal uitvoeringsregels opgenomen.
- Het Omgevingsbesluit bevat algemene en procedurele bepalingen voor burgers, bedrijven en overheden.
- Het Besluit kwaliteit leefomgeving stelt inhoudelijke normen aan het handelen van bestuursorganen.
- Het Besluit activiteiten leefomgeving stelt algemene, rechtstreeks werkende regels aan diverse activiteiten in de leefomgeving, gericht op iedereen die deze activiteiten uitvoert.
- Het Besluit bouwwerken leefomgeving stelt algemene, rechtstreeks werkende regels aan bouwwerk-gerelateerde activiteiten in de leefomgeving, gericht op iedereen die deze activiteiten uitvoert.

De vier ontwerpbesluiten zijn van groot belang voor de erfgoedzorg.
- Zo bepaalt het Omgevingsbesluit bijvoorbeeld wie het bevoegd gezag is en wie adviseert bij een omgevingsvergunning voor een rijksmonumentenactiviteit.
- Het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels voor gemeenten om bij het vaststellen van omgevingsplannen rekening te houden met cultureel erfgoed, waaronder ook de bekende en aantoonbaar te verwachten archeologische monumenten.
- In het Besluit activiteiten leefomgeving zijn algemene regels opgenomen met betrekking tot cultureel erfgoed, zoals een verbod om beschermde rijksmonumenten te beschadigen of vernielen, maar ook een regeling van wat de vergunningvrije rijksmonumentenactiviteiten zijn.
- Tot slot biedt het Besluit bouwwerken leefomgeving de mogelijkheid om bij het bouwen aan, op of in monumenten in het belang van de monumentale waarden af te wijken van (bouw)technische eisen.

www.internetconsultatie.nl
De ontwerpbesluiten staan op www.internetconsultatie.nl. Reageren kon tot 16 september 2016. Op internetconsultatie staan ook alle openbare reacties en zienswijzen.
In november stuurt Minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu de Tweede Kamer de hoofdpunten uit de toetsing en consultatie en de conclusies die zij daaraan verbindt. Meer informatie over de Omgevingswet vindt u op www.omgevingswetportaal.nl.

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Reacties internetconsultatie Omgevingswet

De nieuwe Omgevingswet wordt uitgewerkt in vier besluiten: het Besluit kwaliteit leefomgeving, het Omgevingsbesluit, het Besluit activiteiten leefomgeving en het Besluit bouwwerken leefomgeving.
Op 1 juli jl. heeft het kabinet deze besluiten gepubliceerd, ter consultatie van belangstellende en betrokken partijen.
De internetconsultatie is op 16 september gesloten en de openbare reacties zijn gepubliceerd.

83 openbare reacties zijn op het Ontwerpbesluit kwaliteit leefomgeving binnengekomen, op het Omgevingsbesluit 92 reacties, op het Besluit activiteiten leefomgeving 109 reacties, en op het Besluit bouwwerken leefomgeving 81 reacties. Deze zijn openbaar in te zien.

"Lekker interessant" zie ik u al denken, maar voor de plezier- en scheepvaart hebben deze besluiten diverse gevolgen, vooral het Omgevingsbesluit is in dit kader relevant. Zo moeten jachthavens er straks aan voldoen en bijvoorbeeld ook museum- of historische havens en de schepen die hier een ligplaats hebben. Grote kans dus dat u er straks op de een of andere manier mee te maken krijgt. Kijkt u daarom vooral ook even naar de reacties van bijvoorbeeld de Hiswa en de landelijke behoudsverenigingen voor voormalige beroepsvaartuigen.

Bron: Vaarwijzer



Erfgoedvereniging Heemschut stuurt zienswijze op AMvB's Omgevingswet

Heemschut wil dat cultuurhistorische waardenkaart verplicht wordt
Vanaf het begin is Erfgoedvereniging Bond Heemschut betrokken bij de totstandkoming van de Omgevingswet. De Omgevingswet is belangrijk voor de erfgoedsector omdat hiermee de juridische basis voor de bescherming van monumenten wordt gelegd. Nu inhoud en werking van de Omgevingswet steeds duidelijker worden, concluderen wij dat het met het belang van behoud van cultureel erfgoed goed is gesteld. Er is een grote stap gezet sinds de pré-consultatiefase in december 2015. Erfgoed als drager van de identiteit en omgevingskwaliteit van Nederland in de ruimtelijke ontwikkeling wordt beter geborgd. Een en ander hangt wel af van hoe de gemeente straks met het belang van behoud van erfgoed in hun omgevingsplan en in de vergunningverlening omgaan. In ieder geval heeft het Rijk een helder toetsingskader en duidelijke beoordelingsregels gesteld hoe in de planvorming en in beleid rekening dient te worden gehouden met cultuurhistorische waarden.

Vroegtijdige participatie te vrijblijvend en onvoldoende correctie achteraf
Heemschut ziet dat het belang van vroegtijdige maatschappelijke participatie in het ontwerp-omgevingsbesluit ruimschoots wordt onderkend.
Echter, de vormvrijheid en vrijblijvendheid maken het voor organisaties als Heemschut lastig om vroegtijdig ons belang in te brengen, en andersom, voor het bevoegd gezag en initiatiefnemers lastig om echt rekening te houden met cultureel erfgoed. Dit is geen wenselijke situatie, want zodra cultuurhistorie in het geding is, geldt volgens het Verdrag van Granada, vroegtijdige participatie als verplichting en bestaat daarover geen keuzevrijheid.
Bij vergunningverlening geldt verantwoording van de participatie door de initiatiefnemer achteraf.
Heemschut vraagt zich af welke correcties mogelijk zijn, als achteraf blijkt dat het participatieproces niet tot onvoldoende heeft plaatsgevonden

Cultuurhistorische waardenkaart verplicht
Om inventarisatie en de brede bescherming van ruimtelijke cultuurhistorische waarden (in de omgevingsvisie en het omgevingsplan) een stimulans te geven en vroegtijdige participatie te bevorderen, pleit Heemschut voor het verplicht stellen van een cultuurhistorische waardenkaart.

De gehele reactie van Heemschut vindt u hier, http://assets.heemschut.nl/docs/9293dae8-4789-4a9a-a67f-cc2430e08ff9.pdf.

Bron: Erfgoedvereniging Heemschut

Diverse reacties op internetconsultatie besluiten Omgevingswet

Zoals aangegeven in de vorige nieuwsbrief (van Waterrecreatie Nederland) was er tot 16 september jl. gelegenheid om te reageren op de ontwerpbesluiten Omgevingswet. Vier ontwerpbesluiten geven nadere invulling aan de Omgevingswet: het Besluit activiteiten leefomgeving, het Besluit bouwwerken leefomgeving, het Omgevingsbesluit en het Besluit kwaliteit leefomgeving. Deze vier besluiten komen in de plaats van zo'n zestig bestaande besluiten.

Vanuit de werkgroep Vuilwater heeft Waterrecreatie Nederland in samenwerking met de ANWB, HISWA Vereniging, het Platform Waterrecreatie, het Watersportverbond en de Koninklijke Metaalunie een reactie gestuurd naar aanleiding van het Besluit Activiteiten Leefomgeving (BAL). De reactie is gericht op de manier waarop het lozen van toiletwater vanaf recreatieschepen is geregeld in het concept BAL. Daarnaast hebben deze partijen in samenwerking met Sportvisserij Nederland en andere partijen in de Regiegroep Natuur en Recreatie als Regiegroep een gezamenlijke reactie gestuurd met diverse aandachtspunten waaronder de borging van het Naturabeheerplan, overgangsrecht en het borgen van vergunde rechten uit programma's, regie bij de Kaderrichtlijn Marien Strategie, milieugebruiksruimte, waarden Wereld erfgoed en maatschappelijke functie & ongehinderde recreatieve doorvaart. De borging van de landelijke recreatieve routenetwerken varen, fietsen en wandelen stond daarnaast centraal in reacties van de routestichtingen (Wandelnet, Fietsplatform en Waterrecreatie Nederland).

Bron: Waterrecreatie Nederland

Omgevingswet en varend erfgoed

De voorgestelde Omgevingswet heeft geen oog voor het varend erfgoed. Daarom hebben FVEN, LVBHB, BBZ en MEC de handen ineen geslagen en een Zienswijze over deze wet geschreven. Dit is een eerste fase in een poging invloed uit te oefenen op deze wet.

De Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN), Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB) , Vereniging voor beroepschartervaart (BBZ), het Mobiel Erfgoed Centrum (MEC), de Commissie Wet- en Regelgeving van de FVEN en de Werkgroep Havens en Ligplaatsen van de LVBHB hebben een uitgebreide zienswijze geschreven op het wetsvoorstel voor de Omgevingswet.

Deze wet bundelt alle wet- en regelgeving op het gebied van ruimtelijke ordening dus ook bijvoorbeeld, kort door de bocht, alle regelgeving van uw ligplaats. En dat is merkwaardig als het varend erfgoed helemaal niet in de nieuwe wet voorkomt. Er wordt dus geen rekening gehouden met de specifieke kenmerken en behoeften van het varend erfgoed.

Vijf aanbevelingen
De zienswijze geeft vijf aanbevelingen:
1. Neem mobiel erfgoed, waaronder varend erfgoed, en maritieme ensembles op in de Omgevingswet;
2. Neem een verwijzing op naar de Erfgoedwet en de daarbij behorende moties over mobiel erfgoed;
3. Neem de mogelijkheid van uitzonderingen voor mobiel

erfgoed op in de Omgevingswet;
4. Inventariseer de knelpunten voor mobiel erfgoed in de voorgenomen Omgevingswet;
Maak gebruik van de kennis van de behoudsorganisaties.

De hele zienswijze is hier http://www.lvbhb.nl/wp-content/uploads/2016/09/Zienswijze-ontwerp-Omgevingsbesluit-LVBHB.pdf te downloaden (650 kb).

Bron: LVBHB

Reactie varend erfgoed op de Omgevingsbesluiten

Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN),
Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historische Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
Vereniging voor beroepschartervaart (BBZ)
Mobiel Erfgoed Centrum (MEC)
Commissie Wet- en Regelgeving (olv. FVEN)
Werkgroep Havens en Ligplaatsen (olv LVBHB)

Hebben op 16 september 2016 een gezamenlijke zienswijze op de Omgevingsbesluiten ingediend:

De nieuwe Omgevingswet zal een bundeling en vereenvoudiging vormen van het bestaande omgevingsrecht. De wet is echter zeer uitgebreid en complex en het omgevingsrecht kent zoveel aspecten dat de kans daarbij ontstaat dat de wet ongewenste gevolgen heeft voor aspecten die een bijzondere plaats innemen in de ruimtelijke ordening. Mobiel erfgoed, en voor deze zienswijze in het bijzonder varend erfgoed, is zo'n bijzonder aspect binnen de ruimtelijke ordening.

Nederland heeft als waterland en handelsnatie een lange geschiedenis op het gebied van de scheepvaart en deze geschiedenis heeft het aangezicht van Nederland voor een belangrijk deel bepaald. In veel steden is dit nog steeds zichtbaar en rondom bijvoorbeeld oude havengebieden, kanalen of sluizen zijn maritieme ensembles ontstaan van historische gebouwen, kunstwerken en varend erfgoed. De waarde hiervan wordt zowel plaatselijk als landelijk breed erkend en heeft een hoge waardering van het publiek.

Het varend erfgoed neemt in deze maritieme ensembles een bijzonder positie in. Het verandert, anders dan de meeste objecten in de gebouwde omgeving, regelmatig van plaats. Dat vereist dat in de wetgeving daarmee rekening wordt gehouden. Een belangrijk onderdeel van het behoud van varend erfgoed is dat het wordt gebruikt, waardoor ook het immateriële deel van dit cultureel erfgoed wordt bewaard en aan nieuwe generaties wordt overgegeven. Maar daarbij zijn de financiële en technische mogelijkheden om het object aan te passen aan de eisen van de huidige tijd beperkt of vanuit het oogpunt van originaliteit ongewenst. Dat vereist dat het mogelijk is om daarvoor uitzonderingen te maken.

In de Omgevingswet is veel aandacht voor rijksmonumenten en cultureel erfgoed, maar mobiel erfgoed ontbreekt in de wet. Vanuit eerdere wetgeving is bekend dat regelingen onbedoelde effecten kunnen hebben voor mobiel


CONCEPT
Varend erfgoed en Omgevingswet
Zienswijze ontwerp Omgevingsbesluit

Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN),
Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historische Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
Vereniging voor beroepschartervaart (BBZ)
Mobiel Erfgoed Centrum (MEC)
Commissie Wet- en Regelgeving (olv. FVEN)
Werkgroep Havens en Ligplaatsen (olv LVBHB)

erfgoed en dat dit het behoud ervan ernstig in de weg kan staan. Deze zienswijze pleit er daarom voor om mobiel erfgoed op te nemen in de Omgevingswet en in overleg met behoudsorganisaties mogelijke knelpunten op te lossen, zodat onbedoelde effecten die het behoud van het mobiele erfgoed verhinderen voorkomen worden.

Aanbevelingen:
1. Neem mobiel erfgoed, waaronder varend erfgoed, en maritieme ensembles op in de Omgevingswet;
2. Neem een verwijzing op naar de Erfgoedwet en de daarbij behorende moties over mobiel erfgoed;
3. Neem de mogelijkheid van uitzonderingen voor mobiel erfgoed op in de Omgevingswet;
4. Inventariseer de knelpunten voor mobiel erfgoed in de voorgenomen Omgevingswet;
5. Maak gebruik van de kennis van de behoudsorganisaties.

Toelichting aanbevelingen
1. Neem varend erfgoed en maritieme ensembles op in de Omgevingswet:
In het ontwerp Omgevingsbesluit wordt uitgebreid rekening gehouden met rijksmonumenten en cultureel erfgoed.
In de uitvoeringspraktijk wordt mobiel erfgoed en in het kader van deze zienswijze specifiek varend erfgoed en maritieme ensembles worden, mede door onbekendheid hiermee, makkelijk over het hoofd gezien. Gezien het belang van het behoud van varend erfgoed en de waarde van maritieme ensembles waar dit mobiele erfgoed onderdeel van uitmaakt verdient het aanbeveling mobiel erfgoed en maritieme ensembles in de Omgevingswet op te nemen.

2. Neem een verwijzing op naar de Erfgoedwet en de daarbij behorende moties over mobiel erfgoed:
In het ontwerp Omgevingsbesluit staat op pagina 90 een verwijzing naar het verdrag van Grenada en de daaruit

voortvloeiende gevolgen voor de procedure. Dit heeft betrekking op de bewustmaking van het publiek van de waarde van het behoud van het architectonische erfgoed. Op dezelfde wijze zou in de Omgevingswet een verwijzing naar de Erfgoedwet en de daarbij behorende moties 34 109 op het gebied van mobiel erfgoed moeten worden opgenomen.

3. Neem de mogelijkheid van uitzonderingen voor mobiel erfgoed op in de Omgevingswet:
Met de verwijzing naar de Erfgoedwet zou concreet moeten wordt benoemd dat uit het oogpunt van behoud van het mobiele erfgoed, er binnen het kader van de Omgevingswet uitzonderingen kunnen worden gemaakt voor mobiel erfgoed, met name (maar niet uitsluitend) op het gebied van milieu, arbeidsomstandigheden of veiligheid. Met de uitzonderingen moet voorkomen worden dat het bezit en onderhoud van mobiel erfgoed zal worden belemmerd.

4. Inventariseer de knelpunten voor mobiel erfgoed in de voorgenomen Omgevingswet:
De Omgevingswet is uitgebreid en complex. Een onderwerp als mobiel erfgoed en in het kader van deze zienswijze specifiek varend erfgoed en maritieme ensembles worden, mede door onbekendheid hiermee, makkelijk over het hoofd gezien. Bij de uitvoering van de Omgevingswet wordt er veelal van uitgegaan dat een object in plaats bepaald is. Bij varende woonschepen is dat niet het geval, waardoor er op dit terrein knelpunten kunnen ontstaan.
Veel milieumaatregelen gaan uit van nieuwe objecten of objecten die kunnen worden aangepast aan nieuwe regelgeving. Voor mobiel erfgoed is dat vaak niet het geval. Volgens de moties bij de erfgoedwet moet de Minister van OCW in regelgeving die het bezit en onderhoud van mobiel erfgoed belemmeren daar waar mogelijk oplossen en bevorderen dat de belangen van bezitters van mobiel erfgoed in de toekomst meegewogen worden bij kabinetsbeslissingen. Om te voorkomen dat de uitvoering van de Omgevingswet onbedoeld leidt tot nadelige effecten voor varend erfgoed zal het ontwerp van de wet daarop moeten worden getoetst.

5. Maak gebruik van de kennis van de behoudsorganisaties:
Behoudsorganisaties delen hun kennis graag om te komen tot een Omgevingswet die recht doet aan het behoud van het waardevolle Nederlandse varend erfgoed.

Deze zienswijze wordt ingediend namens de belangrijkste organisaties voor het behoud van varend erfgoed, de beroeps-chartervaart en mobiel erfgoed.

Voor de gehele tekst zie
https://www.internetconsultatie.nl/omgevingswet_omgevingsbesluit/reactie/ff950b17-a592-47e4-a738-c4e47b62e88f

Bron: Internetconsultatie Omgevingsbesluit

Reactie HISWA op omgevingsbesluiten

Op
https://www.internetconsultatie.nl/omgevingswet_omgevingsbesluit/reactie/2440713c-b5c5-454a-ae53-9cb9d821bb0f is de reactie van de HISWA te vinden. Hierin worden enkele onderwerpen genoemd die elders niet benoemd worden. Voor eigenaren van pleziervaartuigen zeer van belang om te lezen!

Hieronder een selectie uit de HISWA zienswijze:

Reactie Besluit Activiteiten Leefomgeving (BAL)

In het algemeen geldt dat HISWA Vereniging pleit voor:
- een nadere duiding van de activiteiten voor scheepswerven en voor jachtwerven
- een nadere duiding voor perslucht flessen, met onderscheid tussen werkvoorraad en opslag
- nadere duiding voor particuliere verantwoordelijkheden in relatie tot de verantwoordelijkheden van de houder van de inrichting zoals genoemd in het BAL. We stellen verduidelijking voor zodat bepaalde eisen die worden gesteld (zoals opslag van stoffen) betrekking hebben op de (houder van) de inrichting en niet op de aanwezige objecten binnen de inrichting die eigendom zijn van particulieren (huisjes, caravans, pleziervaartuigen)
- afstemming van regelgeving voor drijvende brandstofstations
- afstemming van de richtlijn van de VNG op het BAL, daar de 'versimpelde' klasseindeling geen relatie lijkt te hebben met de later geldende eisen in het BAL.

Reactie Besluit bouwwerken leefomgeving (BBL)

Gebruiksfuncties zijn niet of onvolledig gedefinieerd: logiesfunctie, opslag motorvoertuigen, industriefunctie en vooral bouwwerk geen gebouw zijnde. Zo is het lastig te bepalen waar bijvoorbeeld een opslagloods voor pleziervaartuigen toe behoort of een jachthaven met een steigercomplex in het water (vast of drijvend).
Aangezien dit besluit bij vrijwel elke relevante paragraaf start met een tabel van gebruiksfuncties en een verwijzing naar artikelen en leden die van toepassing zijn is dat voor de watersportsector en recreatiesector verwarrend als er geen heldere definitie is.
Met name ontstaan er problemen in jachthavens op het gebied van:
- Vluchtroutes op steigers in het water
- Randen en afscheidingen op steigers > 1 meter boven water
- Overnachtingen op particuliere pleziervaartuigen in clusters (compartimentering)
- Aanwezigheid van verwarmingsinstallaties, kooktoestellen en gasinstallaties op particuliere verblijfslocaties (boten, campers, caravans, huisjes) waar de houder van de inrichting geen toegang tot heeft.
Pas als duidelijk is welk artikel op welke activiteit van toepassing is kan een oordeel worden gegeven of er sprake van een knelpunt.
De onderdelen die mogelijk wel van toepassing zijn voor wat betreft een bouwwerk geen gebouw zijnde, verwijzen naar eisen die niet overeenkomt met de in ontwikkeling zijnde ontwerp AMvB Brandveilig Gebruik Overige Plaatsen (Min V&J). Hier is een consultatieronde vorig jaar afgerond waar veel bezwaren op zijn binnengekomen

maar waar sinds die tijd nog geen enkele progressie is. Ruim één jaar na de consultatie van deze AMvB BGOP is er een overleg gepland door het Ministerie van V&J ergens in november 2016. Snelle aansluiting van de definitieve versie op deze AMvB BBL is nodig.

Voorts worden divers onderwerpen in de verschillende omgevingsbesluiten benoemd die voor de pleziervaart van belang zijn:
- Gas(tanks) aan boord van pleziervaartuigen
- Brandstof(tanks) aan boord van pleziervaartuigen
- nautische pyrotechnische reddingmiddelen (ernstvuurwerk)
- meldingsplicht lassen en solderen
- meldingsplicht onderhoudsmeldingen
- definitie ligplaats
- reinigen van pleziervaartuigen
- (brandstof) tanken van pleziervaartuigen
- zeegaande jachten
- dekwassen van pleziervaartuigen
- lozen van afvalwater
- lozen van toiletwater
- verwarmingsinstallaties in pleziervaartuigen
- repareren/onderhouden van onderdelen die koelvloeistof bevatten
- inzamelen van afval van pleziervaartuigen
- bilgewater
- persluchtflessen voor onderwatersport
- vluchtroutes op steigers
- brandblusmiddelen
- rookgassenafvoer
- vluchtroutes
- noodverlichting

Bron: Internet consultatie Omgevingsbesluit

Eén informatiepunt voor de Omgevingswet

Vanaf 1 oktober 2016 kunnen professionals van overheden en bedrijven terecht bij één landelijk informatiepunt voor informatie over de invoering en uitvoering van de Omgevingswet. Op het Informatiepunt Omgevingswet vinden zij straks de juridische en praktische uitleg van de Omgevingswet, de onderliggende regelgeving en de implementatie van de wet en onderliggende regelgeving. Ook komen er digitale voorzieningen via het Informatiepunt beschikbaar.

Dit staat in een samenwerkingsdocument, dat is ondertekend door de partners die met het Informatiepunt gaan samenwerken. Het Informatiepunt Omgevingswet wordt opgericht door het programma Aan de slag met de Omgevingswet. Binnen dit programma werken overheid, provincies, waterschappen en gemeenten samen om de implementatie van de Omgevingswet goed te laten verlopen. De nieuwe Omgevingswet bundelt de wetgeving en regels voor ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur en water. En regelt daarmee het beheer en de ontwikkeling van de leefomgeving. Met minder en overzichtelijke regels, meer ruimte voor initiatieven en lokaal maatwerk en het geven en vragen van vertrouwen.

Het Informatiepunt Omgevingswet wordt gevormd door een aantal helpdesks, waaronder die voor Bouwregelgeving van Binnenlandse Zaken, helpdesks van Rijkswaterstaat en diverse specialistische helpdesks en publieksloketten, zoals die van de Vereniging Nederlandse Gemeenten en de InfoDesk van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Reactie LVBHB op geluidseisen

Gezien de korte voorbereidingstijd en de mogelijke impact van het onderwerp op de vloot schepen reageert de vereniging het Historische Bedrijfsvaartuig (LVBHB) via schriftelijke wijze aan de ONTB-deelnemers betreffende agendastuk cesnipt16_40nl. De vereniging werkt nauw samen met de Federatie Varend Erfgoed Nederland en de Landelijke Woonboten Organisatie. Bij deze organisaties zijn ongeveer 2500 eigenaren met een groot pleziervaartuig aangesloten. Daarnaast bestaat er nog een grote groep eigenaren met een groot pleziervaartuig die niet aangesloten zijn bij een belangen-organisatie.

<u>Toepassing</u>
Voor de grote pleziervaartuigen geldt een deel van de huidige geluidsemissies genoemd in cesnipt16_40nl. Dit betreft artikel 7.01 lid 2 (stuurstand) en artikel 8.10 tweede en derde lid (geluidsemissies op 25 m afstand).


TNO innovation for life

Technical Sciences
Oude Waalsdorperweg 63
2597 AK Den Haag
Postbus 96864
2509 JG Den Haag

www.tno.nl

T +31 88 866 10 00
F +31 70 328 09 61

TNO-rapport

2013 R11830
Overgangstermijnen geluidnormen binnenvaart - Geluidtechnische en financiële consequenties van het toepassen van de normen - Definitief rapport

Datum	juli 2014
Auteur(s)	Foort de Roo Casper Bosschaart Eddy Gerretsen (Level Acoustics) Mark Houben Erwin Jansen Sabine Janssen Arnold Koopman (Level Acoustics) Remy Wenmaekers (Level Acoustics)
Exemplaarnummer	
Oplage	
Aantal pagina's	109 (incl. bijlagen)
Aantal bijlagen	14
Opdrachtgever	Ministerie van Infrastructuur en Milieu t.a.v. Mr. L. Vermeulen Postbus 20904 2500 EX DEN HAAG
Projectnaam	Onderzoek overgangstermijnen geluidnormen binnenvaart – Zaaknr. 31082862
Projectnummer	060.04645

Alle rechten voorbehouden.
Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, foto-kopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van TNO.

Indien dit rapport in opdracht werd uitgebracht, wordt voor de rechten en verplichtingen van opdrachtgever en opdrachtnemer verwezen naar de Algemene Voorwaarden voor opdrachten aan TNO, dan wel de betreffende terzake tussen de partijen gesloten overeenkomst.
Het ter inzage geven van het TNO-rapport aan direct belang-hebbenden is toegestaan.

© 2014 TNO

<u>Algemeen t.a.v. TNO-onderzoek</u>
Wij betreuren dat voor het onderzoek van TNO geen geluidsemissies zijn gemeten bij grote pleziervaartuigen, met name de historische bedrijfsvaartuigen. Deze categorie vertegenwoordigt een significant deel van de Nederlandse vaartuigen. Het onderzoek is daarom ook niet representatief te noemen voor de hele vloot.

Reactie ten aan zien van de genoemde uitgangspunten:
1) Alle schepen voldoen aan de artikelen 3.04, zevende lid, 7.01, tweede lid en 8.10, tweede en derde lid.
Deze conclusie lijkt ons voorbarig gezien het feit dat grote pleziervaartuigen niet meegenomen zijn in het TNO-onderzoek.

2) De geluidsnormen uit het ROSR zijn gerechtvaardigd en worden niet aangepast.
Gelijk als genoemd onder uitgangspunt 1)

3) Alle schepen voldoen aan de artikelen 3.04, zevende lid, 7.01, tweede lid en 8.10, tweede en derde lid.
Dit is voorbarig gesteld met betrekking tot de artikel 7.01 en 8.10 gezien de toepasbaarheid voor grote pleziervaartuigen.

4) Geen enkel schip van voor 1976 kan voldoen aan artikel 12.02, vijfde lid.
N.v.t. op grote pleziervaartuigen.

5) De normen voor nieuwbouwschepen zijn niet zonder meer toepasbaar op schepen van voor 1976.
Eens.

<u>Optie</u>
Wij stellen de volgende alternatieven voor:
1. Gezien het recreatieve vaarkarakter, relatief gering aantal vaaruren per jaar, zal de te verwachte kans op eventuele gezondheidsproblemen nihil zijn voor eigenaren van grote pleziervaartuigen. Daarom pleiten wij er voor om artikel 7.01 lid 2 (stuurstand) niet meer op te nemen in hoofdstuk 21 Bijzondere bepalingen pleziervaartuigen.
2. Meetprotocol geluidsemissies voor pleziervaartuigen specificeren voor de meetcondities tijden het normale bedrijf van het schip en bij gebruikelijk toerental van de motor.

Bron: LVBHB

Wijziging van de Woningwet ter verduidelijking voorschriften woonboten

Kamerstuk 34434, nr. 6. Nota naar aanleiding van het verslag
In het verleden heeft de wetgever de keus gemaakt om de regeling van een aantal aspecten rond woonboten over te laten aan gemeenten. Een consequentie daarvan is dat die regels per gemeente kunnen verschillen. Dat hoeft zeker niet in alle gevallen een probleem te zijn. Zoals eerder aangegeven in het antwoord op Kamervragen is er in het geval van woonboten door ontwikkelingen in de jurisprudentie aanleiding om de voorschriften omtrent het bouwen en verbouwen van woonboten landelijk te gaan verduidelijken.

Het overgangsrecht is niet gebonden aan een bepaalde periode of einddatum.

Op de woonboten die onder het overgangsrecht vallen, dat wil zeggen bestaande woonboten, zullen de technische voorschriften van het Bouwbesluit voor de nieuwbouw, de verbouw, de staat en het gebruik van bouwwerken niet van toepassing zijn, ook niet als deze bouwwerken in de toekomst worden verbouwd.

De Kamerleden hebben diverse vragen gesteld die zijn beantwoord. Deze zijn integraal terug te vinden op https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-34434-6.html.

Bron: Officiële bekendmakingen

Nota minister Blok over voorschriften woonboten

Minister Blok (Wonen en Rijksdienst) stuurt de Tweede Kamer de nota naar aanleiding van het verslag over het wetsvoorstel tot wijziging van de Woningwet en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht in verband met de verduidelijking van voorschriften voor woonboten (Wet verduidelijking voorschriften woonboten).

Aanleiding voor dit wetsvoorstel is de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 16 april 2014 waarin een woonboot wordt aangemerkt als een bouwwerk in de zin van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo) en de Woningwet.
Veel bestaande woonboten voldoen niet aan de Wabo en de Woningwet en zouden dan ook in feite illegaal worden.
Om zulke consequenties tegen te gaan heeft de regering besloten de wet- en regelgeving voor woonboten aan te passen.

Het wetsvoorstel verduidelijkt welke voorschriften van de bouwregelgeving van toepassing zijn op bestaande woonboten en nieuwe woonboten. Bestaande woonboten vallen onder het overgangsrecht. Op deze woonboten zullen de technische voorschriften van het Bouwbesluit voor de nieuwbouw, de verbouw, de staat en het gebruik van bouwwerken niet van toepassing zijn, ook niet als deze bouwwerken in de toekomst worden verbouwd.

Het Bouwbesluit wordt zodanig gewijzigd dat de technische voorschriften van het Bouwbesluit niet van toepassing zullen zijn op drijvende objecten (schepen) die na inwerkingtreding van het voorliggende wetsvoorstel door functiewijziging voortaan als bouwwerk moeten worden aangemerkt (zoals een voormalig binnenvaartschip dat voortaan op een vaste ligplaats uitsluitend voor woondoeleinden gaat worden gebruikt.

Daarnaast verduidelijkt het wetsvoorstel welke schepen buiten de reikwijdte van de Woningwet vallen.
Met de voorgestelde wijziging van artikel 1 van de Woningwet wordt bepaald dat een schip dat wordt gebruikt voor verblijf en dat is bestemd en wordt gebruikt voor de vaart, niet wordt aangemerkt als bouwwerk voor de toepassing van het bij of krachtens deze wet bepaalde.
Dit betekent dat op dergelijke schepen de bouwregelgeving niet van toepassing is. Voorheen werden deze schepen ook niet als bouwwerk aangemerkt, maar dat was niet bij wet bepaald. Ten behoeve van de duidelijkheid en om te bewerkstelligen dat deze schepen in de toekomst ook niet als bouwwerk worden aangemerkt, wordt dit met het voorliggende wetsvoorstel wettelijk verankerd.

Blijkens informatie van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed zijn er in ons land circa 6000 historische schepen waarvan ongeveer de helft zich in varende staat bevindt. Omdat het wetsvoorstel geen wijzigingen aanbrengt ten aanzien van deze schepen, heeft de wetsvoorstel geen gevolg voor de eigenaren van deze schepen of voor handhavende instanties.

De betreffende categorie schepen omvat veelal historische schepen die vaak langere tijd stil liggen, maar waar af en toe mee wordt gevaren. Door het langere tijd stil liggen kan in de uitvoeringspraktijk discussie ontstaan over de vraag of het object een schip is of een bouwwerk. Om dit te voorkomen is, is een verduidelijking in de regelgeving aangewezen. Vervolgens is er voor gekozen om op wetsniveau duidelijk te maken dat deze categorie geen bouwwerk in de zin van de Woningwet is.
Toepassing van de bouwregelgeving op deze varende schepen is voor een deel niet mogelijk. Ook hebben veel van deze schepen een historisch karakter hetgeen verloren zou gaan indien deze schepen moeten voldoen aan de bouwregelgeving. Minister Blok is dan ook van mening dat deze schepen niet gekwalificeerd moeten worden als bouwwerk. De gekozen oplossing is afgestemd met de organisaties van eigenaren en gebruikers van dit soort schepen zoals LWO, FVEN en LVBHB.

De FVEN bedankt onze vertegenwoordigers in het overleg met het ministerie heel hartelijk voor hun deskundige en onvermoeibare inzet!

Voor een uitgebreide verduidelijk van de voorschriften voor woonboten vind je hier:
http://www.scheepspost.info/2016/74/blok.pdf.

Bron: Scheepspost

Agentschap Telecom beëindigt registraties

Agentschap Telecom beëindigt de registratie van radiozendamateurs en gebruikers van maritieme communicatieapparatuur die de verschuldigde vergoeding over 2016 niet hebben betaald.

Vergoedingen 2016
Op Prinsjesdag 2015 heeft het kabinet bekendgemaakt dat er met ingang van 1 januari 2016 een vergoeding in rekening wordt gebracht voor de registraties van radiozendamateurs en gebruikers van maritieme communicatieapparatuur. Het tarief voor een registratie is voor 2016 vastgesteld op 31 euro. Alle registratiehouders zijn in september en oktober 2015 hierover per brief geïnformeerd. Bij deze brief zat ook een overzicht van de registratiegegevens, met het verzoek om deze op juistheid te controleren. Eventuele wijzigingen of intrekkingen van registraties konden uiterlijk 31 december 2015 worden doorgegeven aan het agentschap, zodat deze gegevens meegenomen konden worden bij de bepaling van de vergoeding.
Begin 2016 heeft het agentschap de rekening voor de vergoedingen naar alle registratiehouders verstuurd. In maart is er een herinnering verstuurd en in april zijn de laatste betalingsverzoeken verzonden. In het laatste betalingsverzoek is vermeld dat de registratie kan worden ingetrokken als het verschuldigde bedrag niet wordt betaald.

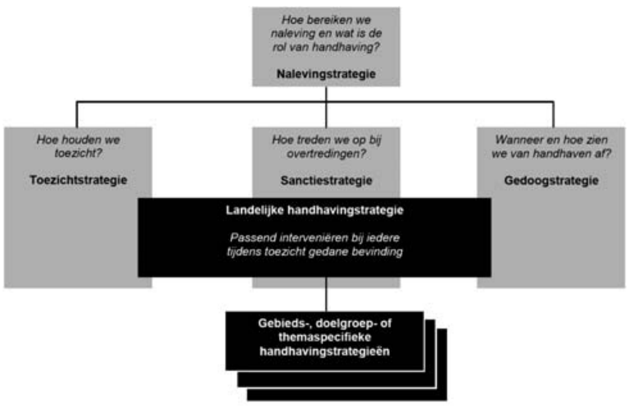
Intrekkingsbesluiten
De registraties van de registratiehouders die nog niet aan hun betalingsverplichting hebben voldaan worden ingetrokken. De betreffende registratiehouders ontvangen deze week* een intrekkingsbesluit.
**Update 3 augustus 2016: Ontvangst van het intrekkingsbesluit is voor betreffende registratiehouders mogelijk pas volgende week*

Gevolgen van de intrekking voor gebruikers
Radiozendamateurs en gebruikers van maritieme communicatieapparatuur waarvan de registratie wordt ingetrokken mogen niet langer gebruik maken van de frequenties waar de registratie op zit. De roepnamen van deze gebruikers komen te vervallen en komen na drie maanden weer beschikbaar voor anderen.

Update 8 augustus 2016: Is de vergoeding over 2016 niet betaald en is uw registratie ingetrokken? Na betaling kunt u uw registratie opnieuw aanvragen. Voor een maritieme registratie kan dit alleen via een aanvraagformulier. Neem contact op met het Klantcontactcentrum van Agentschap Telecom (050-5877444). Wij sturen u dan een aanvraagformulier toe. Het Agentschap streeft ernaar om de eerdere registratiegegevens weer toe te wijzen.

Bron: Agentschap Telecom

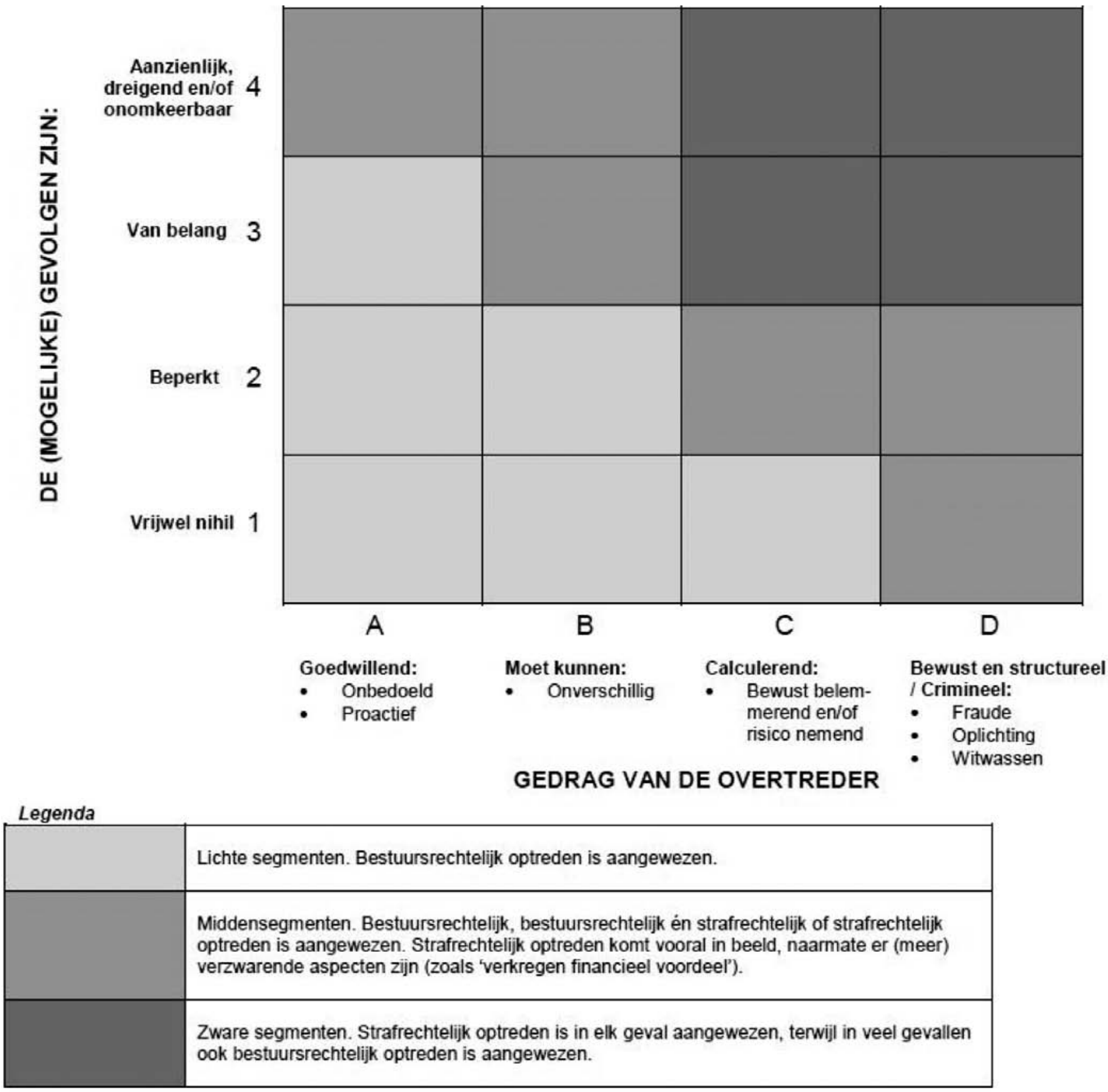
Vaststelling Landelijke Handhavingstrategie, Rijkswaterstaat



Figuur 1: Positionering landelijke handhavingstrategie

De Directeur-Generaal Rijkswaterstaat heeft op 20 juni 2016 de Landelijke Handhavingstrategie (versie 1.7, 24 april 2014) als beleidsregel vastgesteld.

Vanaf 1 juli 2016 zal Rijkswaterstaat conform de Landelijke Handhavingstrategie werken.
Het doel van de Landelijke Handhavingstrategie is uitvoering geven aan de beginselplicht tot handhaven en passend interveniëren bij iedere bevinding, in vergelijkbare situaties vergelijkbare keuzes maken en interventies op vergelijkbare wijze kiezen en toepassen, landsbreed door



Figuur 2: De interventiematrix

het bestuurlijk bevoegd gezag, de omgevingsdiensten, de landelijke inspecties, de waterschappen, de politie en het OM. De strategie is door alle handhavingspartners samen tot stand gekomen en wordt nu door de verschillende partijen als eigen beleid vastgesteld.

De Directeur-Generaal Rijkswaterstaat is bevoegd deze beleidsregel vast te stellen op grond van artikel 28, eerste lid, van het Organisatie- en Mandaatbesluit Infrastructuur en Milieu 2012 in samenhang met artikel 8.1 van de Waterwet, artikel 40 Binnenvaartwet, artikel 158 Wegenverkeerswet, artikel 34 Scheepvaartverkeerswet, artikel 5 Wet beheer rijkswaterstaatswerken en artikel 4:81, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht.

De gehele strategie is te lezen op https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2016-33546.html?zoekcriteria=%3Fzkt%3DUitgebreid%26pst%3DStaatscourant%26vrt%3Dwabo%26zkd%3DInDeGeheleText%26dpr%3DAlle%26sdt%3DDatumPublicatie%26pnr%3D2%26rpp%3D10%26_page%3D4%26sorttype%3D1%26sortorder%3D4&resultIndex=34&sorttype=1&sortorder=4.

Bron: Staatscourant

Uw mening over AIS en Inland Ecdis

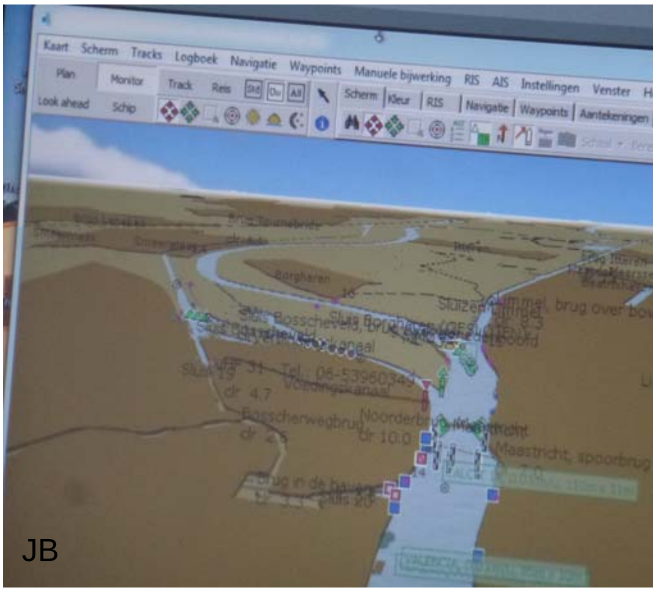
Bijna drie jaar al is de binnenvaart en grote pleziervaart op de Rijn verplicht uitgerust met Inland AIS en Inland ECDIS-apparatuur of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem. De Centrale Rijnvaartcommissie wil de uitvoering, de impact en de mogelijke problemen van die verplichting evalueren. De commissie roept varende ondernemers op om voor 15 december deel te nemen aan haar enquête.
Zie http://questionnaire.ccr-zkr.org/.

Bron: Vaarwijzer

Vragenlijsten over Inland AIS en visualiseringssystemen voor elektronische kaarten

Om de veiligheid in de Rijnvaart nog verder te verhogen en de schipper meer informatie ter beschikking te kunnen stellen, heeft de CCR (Centrale Commissie voor de Rijnvaart) een verplichting tot uitrusting met Inland AIS en Inland ECDIS-apparatuur of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem ingevoerd. Deze verplichting geldt met ingang van 1 december 2014 op de Rijn.

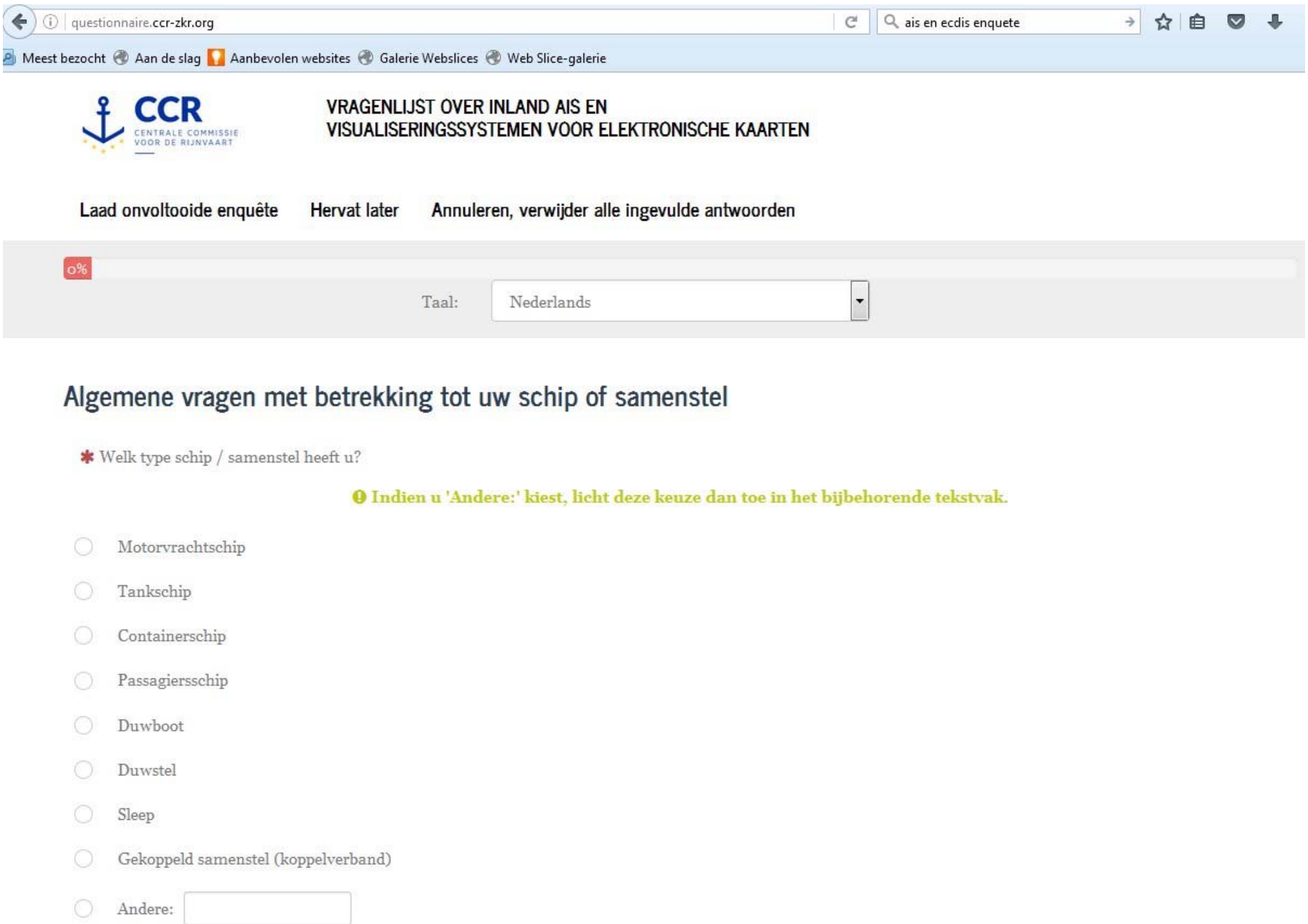
Om de uitvoering, de impact en de mogelijke problemen van die verplichting te evalueren, heeft de CCR besloten een enquête te houden.
U bent:
- SCHIPPER:
http://www.vnf.fr/questionnaire/index.php/448499?lang=nl
- POLITIEAUTORITEIT OF EEN ANDERE AUTORITEIT DIE BELAST IS MET CONTROLES AAN BOORD:
http://www.vnf.fr/questionnaire/index.php/97254?lang=nl
- AUTORITEIT DIE BELAST IS MET HET BEHEER VAN DE WATERWEGEN OF DE HAVENS:
http://www.vnf.fr/questionnaire/index.php/738524?lang=nl
- ERKEND BEDRIJF VOOR DE INSTALLATIE OF REPARATIE VAN INLAND AIS-APPARATUUR:
http://www.vnf.fr/questionnaire/index.php/72977?lang=nl
Door de vragenlijst in te vullen, helpt u ons bij de evaluatie en ontwikkeling van de CCR-regelgeving, zodat deze kan worden afgestemd op wat in de praktijk nodig is.



U heeft ongeveer 20 minuten nodig om deze vragenlijst in te vullen. De antwoorden op deze vragenlijst zullen volstrekt anoniem worden verwerkt. Zodra u doorgaat naar een volgende pagina, wordt de pagina die u verlaat automatisch gesaved. Wij verzoeken u vriendelijk voor 15 december 2016 te antwoorden.

Als u vragen heeft over deze enquete, aarzel dan niet om ons te contacteren door een e-mail te sturen naar één van de volgende e-mailadressen:
- als u Franstalig bent, schrijft u naar
sondage_ais_ecdis@vnf.fr

Het startscherm van de AIS en ECDIS enquête. Vul bij Andere in "Groot Pleziervaartuig" of "Sleepboot"



- als u Nederlandstalig bent, schrijft u naar enquete_ais@rws.nl
- als u Duitstalig bent, schrijft u naar info@elwis.de
Wij waarderen het ten zeerste dat u de tijd en moeite neemt om te antwoorden !

Bron: CCR

Nieuwe motoren onder 300 kW moeten vanaf 2019 voldoen aan richtlijn

NRMM Richtlijn (Non Road Mobile Machinery Directive)
Recentelijk is door de Europese Raad en het Milieucomité van het Europees Parlement het Voorstel voor een VERORDENING inzake voorschriften met betrekking tot emissiegrenswaarden en typegoedkeuring voor in niet voor de weg bestemde mobiele machines gemonteerde verbrandingsmotoren, de zogenaamde NRMM Richtlijn 97/68/EC, goedgekeurd.

Wat betekent dat voor u in de praktijk?
Motoren met een vermogen boven 300 KW moeten met ingang van 1.1.2020 voldoen aan een aanzienlijk hogere standaard ten aanzien van de uitstoot van NOX en PM (bijna tien keer hoger dan bij voor motoren onder 300 KW). Aangezien deze motoren niet op de markt beschikbaar zijn, zullen ook de beschikbare nieuwe motoren met een roetfilter uitgerust moeten worden om aan deze nieuwe standard te voldoen. Naar de huidige stand van de techniek is dit zelfs bij LNG motoren het geval.

Motoren met een vermogen onder 300 KW moeten vanaf 1.1.2019 voldoen aan de nieuwe eisen van de richtlijn. Deze zijn echter aanzienlijk minder stringent dan voor de grotere motoren.

Kort samengevat betekent dit voor u dat u - in geval van een vervanging van een motor of bij een nieuwbouw vanaf genoemde data (verschil boven en onder 300 KW) - verplicht bent om aan de nieuwe emissie-eisen te voldoen. Voor zover ons bekend zullen deze nieuwe motoren met de daarbij benodigde roetfilters aanzienlijk duurder zijn dan de huidige CCR 2 motoren. We raden u aan zich in een dergelijk geval tijdig te laten adviseren door uw leverancier. Bestaande motoren hoeven vooralsnog niet aan de verscherpte milieueisen te voldoen.

De volledige tekst van de Richtlijn is te downloaden via http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:60e6a946-44c6-11e4-a0cb-01aa75ed71a1.0020.02/DOC_1&format=PDF

Mocht u naar aanleiding van het bovenstaande vragen hebben, staan de Technisch Secretaris, Ing. Henk Arntz, of de Algemene Secretaris mr. Theresia Hacksteiner u graag tot beschikking.

Bron: Technisch Bulletin IVR

Schepen op de Noordzee milieuvriendelijker

Alle nieuwe schepen die op de Noordzee varen moeten vanaf 1 januari 2021 voldoen aan de nieuwe NOx (stikstofoxide) normen. Dat heeft de milieucommissie van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) van de VN deze week besloten met alle deelnemende lidstaten.
De norm wordt ruim 70% strenger dan de huidige norm en levert daarmee een belangrijke bijdrage namens de scheepvaart voor de luchtkwaliteit in Nederland.

Ook is afgesproken dat schepen vanaf 2020 wereldwijd alleen nog brandstof mogen gebruiken met maximaal 0,5% zwavel. Dit levert een belangrijke bijdrage aan een schonere luchtkwaliteit. Voor de Noordzee geldt overigens al sinds 2015 een strengere zwavelnorm, namelijk maximaal 0,1% zwavel.

Op het gebied van klimaat is afgesproken dat vanaf 2019 alle schepen uitgebreide informatie over hun brandstofgebruik moeten bijhouden en rapporteren. Hiermee wordt het mogelijk om gerichte klimaat-maatregelen af te spreken. De IMO gaat nu werken aan een strategie voor CO2 reductie; dit wordt beschouwd als één van de meest urgente milieuonderwerpen van dit moment.

Verder is bekend gemaakt dat het Ballastwaterverdrag in 2017 wereldwijd van kracht wordt. Het Ballastwaterverdrag moet voorkomen dat uitheemse schadelijke organismen en ziektekiemen in nationale wateren terecht komen, via het ballastwater dat schepen aan boord nemen als ze zonder vracht vertrekken. Het verdrag regelt dat schepen moeten beschikken over een installatie waarmee het ballastwater wordt gezuiverd.

De Internationale Maritieme Organisatie (International Maritime Organization, IMO) is een organisatie die op internationaal niveau afspraken tussen de deelnemende lidstaten maakt om de scheepvaart zo veilig en milieuvriendelijk mogelijk te maken.

Bron: Rijksoverheid

Definitief rapport Geluid Binnenvaartschepen

Kamerbrief naar aanleiding van diverse toezeggingen met het oog op Algemeen Overleg Scheepvaart
16 oktober 2015

Minister Schultz van Haegen (IenM) gaat in op diverse moties en toezeggingen in het kader van het Algemeen OVerleg Scheepvaart op 5 nvoember 2015. Zij bespreekt onder meer ontwikkelingen in de scheepvaart op het gebied van CO2-reductie en verbetering van luchtkwaliteit. Daarnaast gaat zij in op de stand van zaken met betrekking tot het schrappen van onnodige technische voorschriften aan binnenvaartschepen. Ook bespreekt zij de stand van zaken met betrekking tot het onderzoek naar de mogelijkheid voor groter kostenverhaal bij wrakberging.

In de Kamerbrief schrijft de Minister het volgende over geluidseisen voor binnenvaartschepen:

<u>Technische voorschriften aan binnenvaartschepen</u>

Naar aanleiding van de motie van het lid Bashir (SP) over het schrappan van onnodige technische voorschriften aan binnenvaartschepen, kan ik u melden dat ik dit onderwerp zowel bij de CCR als bij CESNI heb voorgedragen voor opname op het werkprogramma voor de komende jaren. De werkzaamheden die ik eerder heb ingezet gaan daarmee onverminderd verder.

In 2014 en 2015 zijn in opdracht van mijn ministerie diverse onderzoeken opgeleverd naar de mate waarin bestaande schepen kunnen voldoen aan de geluidseisen van de CCR. De rapporten zijn als bijlage bij deze brief gevoegd. Uit de onderzoeken komt naar voren dat ook oudere schepen kunnen voldoen aan de geluidseisen in de machinekamer, de stuurhut en op 25 meter afstand van het schip. Onder de huidige omstandigheden is het echter voor schepen die voor 1976 zijn gebouwd niet mogelijk om te voldoen aan de geluidsnormen in woon- en slaapruimten. Er zijn maatregelen denkbaar om het geluid verder te reduceren. Deze maatregelen variëren van goedkoop en eenvoudig tot duur en complex. Het is helaas onzeker of na toepassing van al deze maatregelen de normen wel worden gehaald. Dit is maatwerk per individueel schip.

Als aan de huidige regelgeving niets verandert, betekent dat een serieus probleem voor nagenoeg alle schepen die voor 1976 zijn gebouwd. Mijn inzet in de CCR en in CESNI zal erop gericht zijn dit te voorkomen. Om te beginnen zal ik op basis van voornoemde onderzoeken voorstellen doen voor een nieuw meetprotocol. Op dit moment wordt geluid van schepen gemeten bij 95% van het motorvermogen. Dit is niet realistisch aangezien geen enkel schip gedurende langere tijd op 95% van het motorvermogen vaart. Een meetprotocol waarmee wordt gemeten met een gewogen gemiddelde van meerdere niveaus van het motorvermogen, sluit beter aan bij de praktijk van het schip en levert in het algemeen lagere waarden op. Een dergelijk meetprotocol is reeds naar tevredenheid getest door de Inspectie Leefomgeving en Transport. Daarmee zou het knelpunt van normoverschrijding in woonruimten grotendeels zijn opgelost.


TNO innovation for life

Technical Sciences
Oude Waalsdorperweg 63
2597 AK Den Haag
Postbus 96864
2509 JG Den Haag

www.tno.nl

T +31 88 866 10 00
F +31 70 328 09 61

TNO-rapport

2013 R11830

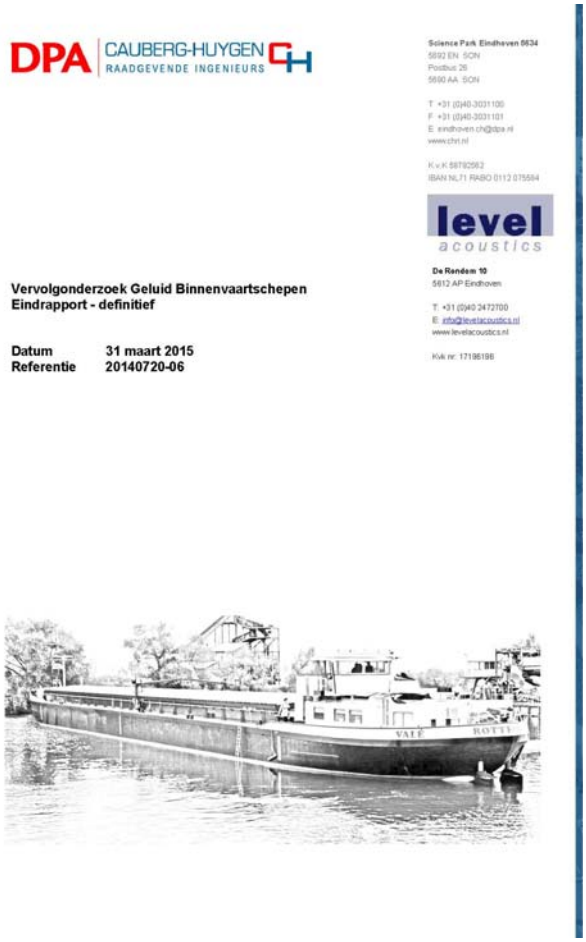
Overgangstermijnen geluidnormen binnenvaart - Geluidtechnische en financiële consequenties van het toepassen van de normen - Definitief rapport

Datum	juli 2014
Auteur(s)	Foort de Roo Casper Bosschaart Eddy Gerretsen (Level Acoustics) Mark Houben Erwin Jansen Sabine Janssen Arnold Koopman (Level Acoustics) Remy Wenmaekers (Level Acoustics)
Exemplaarnummer	
Oplage	
Aantal pagina's	109 (incl. bijlagen)
Aantal bijlagen	14
Opdrachtgever	Ministerie van Infrastructuur en Milieu t.a.v. Mr. L. Vermeulen Postbus 20904 2500 EX DEN HAAG
Projectnaam	Onderzoek overgangstermijnen geluidnormen binnenvaart – Zaaknr. 31082862
Projectnummer	060.04645

Alle rechten voorbehouden.
Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, foto-kopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van TNO.

Indien dit rapport in opdracht werd uitgebracht, wordt voor de rechten en verplichtingen van opdrachtgever en opdrachtnemer verwezen naar de Algemene Voorwaarden voor opdrachten aan TNO, dan wel de betreffende terzake tussen de partijen gesloten overeenkomst.
Het ter inzage geven van het TNO-rapport aan direct belang-hebbenden is toegestaan.

© 2014 TNO


DPA | CAUBERG-HUYGEN RAADGEVENDE INGENIEURS

Science Park Eindhoven 5634
5692 EN SON
Postbus 26
5690 AA SON

T +31 (0)40-3031100
F +31 (0)40-3031101
E eindhoven.ch@dpa.nl
www.chri.nl

K.v.K 58782562
IBAN NL71 RABO 0112 075584

level acoustics
De Rendem 10
5612 AP Eindhoven

T +31 (0)40 2472700
E info@levelacoustics.nl
www.levelacoustics.nl

Kvk nr: 17196198

Vervolgonderzoek Geluid Binnenvaartschepen
Eindrapport - definitief

Datum **31 maart 2015**
Referentie **20140720-06**

Voor de slaapruimten biedt een ander meetprotocol echter geen uitkomst. De gemeten overschrijdingen zijn hier simpelweg te groot. Voor de binnenvaartsector bestaat de mogelijkheid om in plaats van volcontinu, te varen met zekere rusttijden (exploitatie A1). In dat geval hoeven zij wettelijk niet aan de normen in slaapruimten te voldoen. In de praktijk blijkt dat veel schepen uit de doelgroep al volgens deze exploitatiewijze varen. Ik ben mij er echter van bewust dat schippers werken in een dienstverlenende sector en de mogelijkheid om volcontinu te varen zo nu en dan noodzakelijk is. Ik ben daarom bereid om in CESNI en in de CCR voorstellen te doen voor een ontheffingssystematiek waarbij ontheffing wordt verleend aan schepen die binnen een zekere overschrijdingsmarge blijven en bovendien al het redelijke hebben gedaan om tot geluidsreductie te komen.
Overigens is het van belang te benadrukken dat uit de onderzoeken is gebleken dat de geluidseisen van de CCR wel degelijk noodzakelijk en adequaat zijn met het oog op gehoorbescherming en garantie voor voldoende (nacht)rust. Zij zijn niet onnodig streng.

De geluidsonderzoeken zijn in september voor het eerst aan de CCR gepresenteerd. Ik hoop begin 2016 in samenwerking met de brancheorganisaties concrete voorstellen naar de CCR en CESNI te kunnen sturen, conform de hierboven geschetste lijn. De inspanning van de

Nederlandse delegatie zijn erop gericht om ook voorafgaand aan de officiële vergaderingen draagvlak voor haar voorstellen te creëren bij de andere lidstaten.

De kamerbrief, het TNO rapport *'Overgangstermijnen geluidnormen binnenvaart - geluidtechnische en financiële consequenties van het toepassen van de normen'* en het rapport *'Vervolgonderzoek geluid bnnenvaartschepen. Eindrapport - definitief'* zijn te downloaden via https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2015/10/16/diverse-toezeggingen-met-het-oog-op-algemeen-overleg-scheepvaart

Bron: Rijksoverheid

Nieuws uit het FVEN

De federatie heeft een uitgebreide website gebouwd maar voor snelle informatie kunt u eenvoudiger onze eigen site bezoeken. Het jaarverslag, het door onze voorzitter geïnitieerde rapport Traditionele Ambachten Varend Erfgoed (TAVE), alsmede de perikelen rond CvO en AIS zijn alle goed te vinden en door de webredactie van een korte intro voorzien.

Op de bestuursvergadering van 29 september 2016 van de federatie is Marja Goud - al vele jaren lid van onze vereniging - voorgesteld en gekozen tot voorzitter.
Als vice voorzitter werd Erik Pluimers (SSRP) benoemd.
Martine van Lier, die vele jaren als waarnemend voorzitter de 'federatiekar' heeft getrokken, is uit het bestuur getreden maar zal gelukkig als adviseur aan de FVEN verbonden blijven.

Bron: LVBHB

FVEN heeft nieuwe voorzitter en vice-voorzitter



In de bestuursvergadering van 29 september jongstleden is Marja Goud benoemd tot voorzitter van de Federatie Varend Erfgoed Nederland. De taak van vice-voorzitter wordt vervuld door Erik Pluimers. Marja en Erik volgen daarmee Martine van Lier op, die sinds 2006 bestuurslid, en sinds 2014 waarnemend voorzitter van de FVEN was.

Marja Goud is sinds 2001 werkzaam in de (maritieme) museumwereld. Ze is informatiespecialist bibliotheek van Het Scheepvaartmuseum te Amsterdam en werkte daarvoor als hoofd educatie en communicatie in het Noordelijk Scheepvaartmuseum te Groningen. Marja is mede-eigenaar van een opduwer en een hasselteraak. Beide schepen werden gerestaureerd op scheepswerf Wolthuis te Sappemeer (Groningen). Namens de FVEN is zij bestuurslid van Mobiele Collectie Nederland.

Erik Pluimers is gepensioneerd ingenieur chemische technologie. Hij heeft op dat terrein een veelheid van functies uitgeoefend op het gebied van leidinggeven en vertegenwoordiging. Hij is lid van de criteriumcommissie van de SSRP en lid van Het Compagniefonds (Het Scheepvaartmuseum Amsterdam). Tot 2011 was Erik voorzitter van de klassenorganisatie V/VA lemsteraken.

Onder leiding van Martine van Lier zijn er de afgelopen jaren grote stappen gemaakt in de belangenbehartiging van het varend erfgoed, dat bijvoorbeeld resulteerde in de moties op de Erfgoedwet. Martine van Lier zal de FVEN als adviseur blijven ondersteunen en vertegenwoordigen, onder andere binnen de Federatie Instandhouding Monumenten (FIM) en de Cultural Council van European Maritime Heritage (EMH).

Bron: Scheepspost

Aanpassing Register Varend Erfgoed

Schepen die sinds 1995 in het Register zijn geregistreerd zijn sinds vorig jaar op deze website (http://rven.info/) te vinden. Sinds eind 2015 wordt er vrijwel continue gewerkt aan het bijplaatsen van foto's op de website, doch met meer dan 3.000 geregistreerde schepen is dat een forse klus.

Op de startpagina staan per schip 3 kleine foto's afgebeeld. Als men op "meer informatie" klikt staan daar de foto's wat groter op en, indien aanwezig, een historische foto van het schip. U vindt hier de bijzonderheden van het schip en een eigen QR code. Deze kunt u kopiëren om bv aan boord op te hangen of op uw eigen briefpapier of visitekaartje te zetten, dan heeft u een link naar uw schip altijd bij de hand.

Vanwege het vele werk is het Register aangepast.
De schepen, die varen met een "actieve" pas hebben de gegevenspagina er inmiddels allemaal achter hangen, echter schepen die varen met een verlopen pas of die na de eerste registratie de inschrijving niet geheel hebben doorgezet kennen alleen een plaats op de alfabetische lijst.

Wanneer U als eigenaar een gegevenspagina wilt activeren, dan kunt u contact opnemen met het Register via e-mail: registerbeheer@hotmail.com er wordt dan samen met u bekeken, hoe we zo'n verzoek kunnen oplossen.

Naar verwachting zullen schepen met een "actieve" pas aan het einde van dit jaar allemaal zijn voorzien van de foto's op de webpagina's. Vindt u een foto niet mooi of heeft u een betere, deze dan graag als .jpg extensie inzenden aan bovenstaand e-mail adres.Ook willen we graag de juiste historie van uw schip publiceren. Indien gewenst kunt U ook deze toezenden, zodat wij dit kunnen publiceren, graag ontvangen we dit als Word-document.
Bron: Scheepspost

Traditionele Ambachten Varend Erfgoed

Het Historisch Bedrijfsvaartuig doet subsidie-aanvraag voor Traditionele Ambachten Varend Erfgoed.



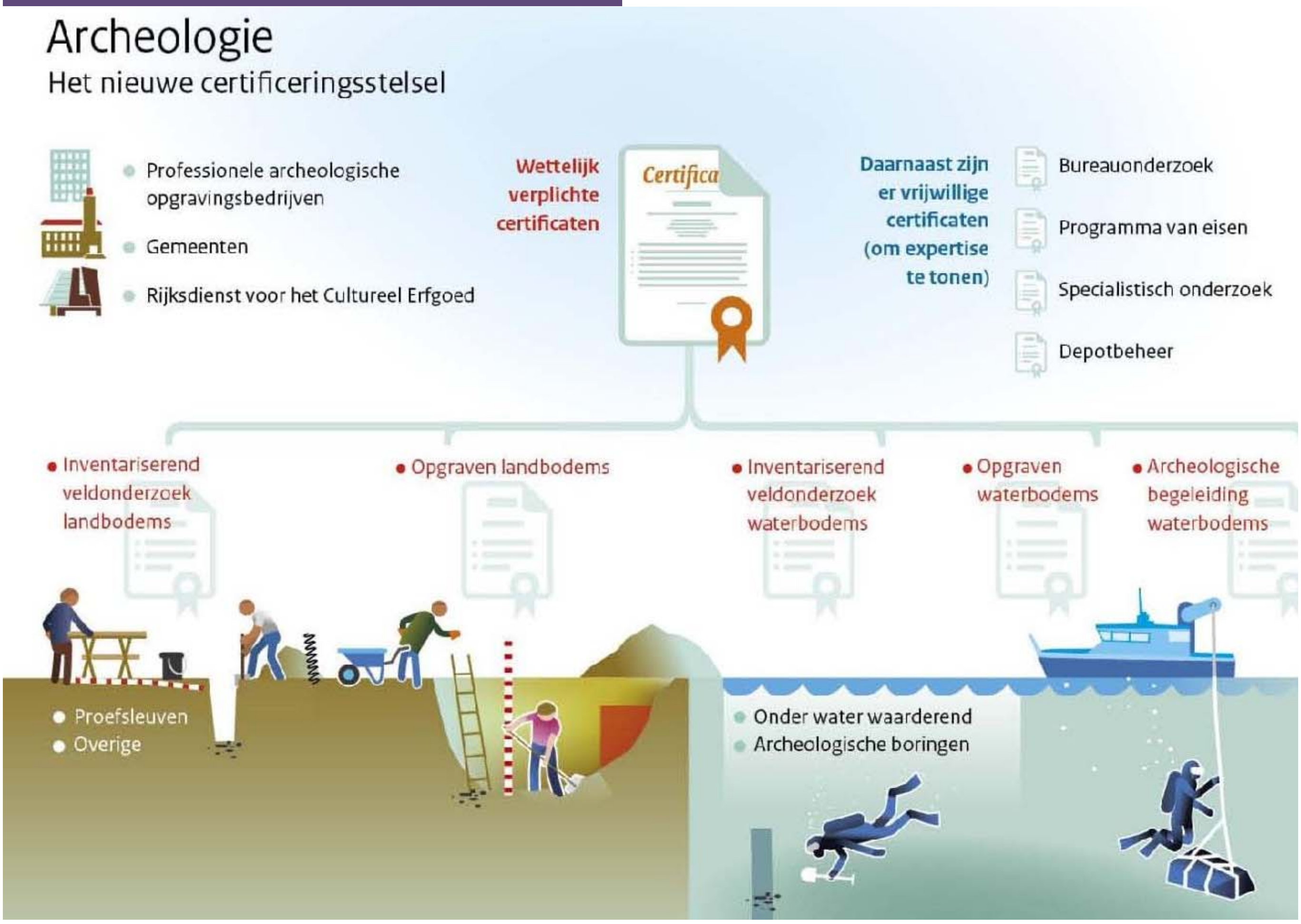
Omdat één van onze doelstellingen, naast het behoud van schepen, het behoud van de traditionele (scheeps) ambachten is heeft het bestuur een project gedefinieerd dat ons inziens voldoet aan de criteria van het Fonds voor Cultuurparticipatie voor Immaterieel Erfgoed. In dit project genaamd 'TAVE' (Traditionele Ambachten Varend Erfgoed) wordt op 4 ambachten gefocust: klinken, staaldraad splitsen, rondhouten maken en huidplanken krombranden. Aangezien dit verder gaat dan de scope van onze vereniging is samenwerking/steun gezocht bij de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) om dit project mogelijk te maken.

Op 15 september 2016 sloot de indieningstermijn voor het aanvragen van subsidie voor projecten op het gebied van immaterieel erfgoed bij het fonds. Uiterlijk in december 2016 wordt duidelijk of we dit project met subsidiegeld ook daadwerkelijk kunnen optuigen. Het hele projectvoorstel lezen? Dat is te downloaden (pdf, 1,7 Mb) via http://www.lvbhb.nl/wp-content/uploads/2016/10/Project-traditionele-ambachten.pdf.

Bron: LVBHB

Eerste integrale Erfgoedwet op 1 juli 2016 van kracht

Voor het eerst in de historie heeft Nederland een integrale Erfgoedwet waarin musea en collecties, monumenten en archeologie worden beschermd. In het Amsterdamse Museum van Loon heeft minister Bussemaker van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap op 1 juli het eerste exemplaar van de Erfgoedwet uitgereikt aan Peter Gatacre,



kleinzoon van de 19de-eeuwse oprichter van de monumentenzorg: Jonkheer Victor de Stuers.

In een Erfgoedwet legt de overheid overzichtelijk vast hoe met ons cultureel erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. De Erfgoedwet is een nieuw symbool voor een sector die het verhaal van Nederland zichtbaar maakt, zodat we beter het heden begrijpen en gerichter over de toekomst na kunnen denken.

Voor drie cultureel erfgoeddomeinen - musea, monumenten en archeologie - zet de Erfgoedwet ertoe aan om zorgvuldig met erfgoed om te gaan. De wet regelt uniform beheer van onze waardevolle rijkscollectie en een zorgvuldige procedure bij het afstoten van kunstwerken in het bezit van overheden. Archeologen gaan werken met nieuwe kwaliteitsnormen, die volledig in de geest van de Erfgoedwet door het archeologisch veld zelf zijn opgesteld. En voor rijksmonumenten geldt de plicht deze te onderhouden, zodat de instandhouding is gewaarborgd.

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Archeologie onder water in Erfgoedwet

Ook onder water zijn veel archeologische overblijfselen te vinden. In plassen, rivieren en de zee kunnen scheepswrakken gevonden worden of resten van bewoningssporen uit een ver verleden, toen er ook drogere tijden voorkwamen.

Verbod archeologische opgravingen geldt ook onder water
Ook voor de archeologische resten onder water geldt dat het verboden is om ze op te graven zonder archeologie-certificaat. De Erfgoedwet is hier duidelijk over: niet alleen mag er niet gegraven worden onder water, ook mogen er geen losse voorwerpen opgeraapt en meegenomen worden die op de waterbodem liggen. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan kruiken of andere scheepsvoorraad die op of rond een scheepswrak op de zeebodem liggen.

Met de Erfgoedwet is zo beoogd het maritieme archeologische erfgoed beter te beschermen.
Wanneer u, bijvoorbeeld tijdens plezierduiktochten, archeologische overblijfselen vindt, dan mag u deze wel bekijken en fotograferen, maar niet meenemen of verplaatsen.
In samenwerking met de douane en Rijkswaterstaat houdt de Erfgoedinspectie toezicht op de naleving van dit verbod.

Bron: Erfgoedinspectie

Erfgoedwet en Omgevingswet

Erfgoedwet:	Omgevingswet:
• Aanwijzen rijksmonumenten • Subsidies (Brim etc.) • Opgravingsverbod archeologie • Certificatie archeologische bedrijven • Archeologische vondsten en informatie • Archeologische depots	• Vergunningverlening rijksmonumenten • (aanwijzing) stads- en dorpsgezichten • Rekening houden met cultureel erfgoed bij omgevingsplan • Stilleggen werkzaamheden bij archeologische toevalsvondsten • Provinciale en gemeentelijke monumenten

Uitgangspunt: niveau van bescherming mag niet achteruitgaan



Onderhoud aan rijksmonument in Waddenzee

Archeologen van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed verrichten van 11 t/m 22 juli 2016 onderwater-werkzaamheden aan de scheepswrakken van rijksmonument Burgzand Noord bij Texel. Het wrak waar recentelijk een unieke 17de-eeuwse japon uit tevoorschijn kwam, de Burgzand Noord 17, dekt men voorlopig af om het in zo goed mogelijke staat te houden. Op die manier is er tijd om in de komende maanden samen met de provincie Noord-Holland, gemeente Texel, Duikclub Texel en Kaap Skil te verkennen welke mogelijkheden er zijn om het wrak verder te onderzoeken en in kaart te brengen.

Het verhaal van de Burgzand Noord 17, ook wel het Palmhoutwrak genoemd, houdt de gemoederen bezig en heeft nationaal en internationaal veel aandacht gekregen. Op basis van de huidige vondsten uit het wrak is een internationale onderzoeksgroep bezig de historische situatie te achterhalen.

Het is ook van groot belang om het wrak en de lading zoals dat er nu ligt zo goed mogelijk te beschermen tegen steeds veranderende omstandigheden in de Waddenzee, natuurlijke erosie en minder welwillende duikers. Het wrak wordt daarom tijdelijk afgedekt. Dit geeft ook meer tijd om in een later stadium uitgebreider archeologisch onderzoek te doen.

Scheepswrakken afdekken

Het afdekken van scheepswrakken is een beproefde methode die al langer door maritiem archeologen van de Rijksdienst wordt toegepast. Sinds de jaren 90 gebruikt men voor het afdekken steigergaas. Dit zorgt ervoor dat het onderliggende zand niet meer weg kan spoelen.
Daarnaast vangt het gaas zand in, waardoor in korte tijd een groot deel van het wrak bedekt wordt. Het onderliggende erfgoed is dan beter beschermd tegen fysieke, chemische en organische achteruitgang.

Samenwerking duikers en archeologen

De wrakken bij Burgzand Noord worden regelmatig bezocht en gemonitord door sportduikers en amateurarcheologen. Zij maken zich zorgen over de staat waarin de wrakken verkeren. Vorig jaar startte daarom de pilot onderwaterarcheologie waarin de Duikclub Texel nauw samenwerkt met de provincie Noord-Holland, de gemeente Texel, het ministerie van OCW (waar de Rijksdienst onderdeel van is) en museum Kaap Skil.

Het doel is om het onderwatererfgoed bij Texel in kaart te brengen en mogelijkheden te onderzoeken voor samenwerking tussen de duikers en archeologen, zodat het erfgoed beter wordt beheerd en waar mogelijk gepresenteerd aan het publiek. Tijdens het veldwerk in juli wisselen de duikers en de archeologen kennis uit over het wrak zelf en over de methode van afdekken. Met deze informatie kan vervolgens een plan worden opgesteld voor het beheer van deze vindplaatsen.

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Tweede Mobiel erfgoed congres succes

Jammer dat u het gemist heeft, want het Tweede Nationaal Congres Mobiel Erfgoed op 22 juni 2016 was zowel interessant als onderhoudend. Heel anders dan het Monumenten Congres van vaste monumenten vorig jaar.

Puntje van kritiek: het programma was zo vol met interessante zaken dat de plas- c.q. koffiepauze in de ochtend er bij inschoot. Snakkend naar drinken en met stijve benen haastte iedereen zich naar de lunch (jaja) om 12.53 uur na een lange zit vanaf 9.45 uur.

Het aantal deelnemers was rond de 90 en dat had beter gekund. Vertegenwoordigers van alle 4 de takken van Mobiel Erfgoed (land, rail, lucht en water) waren hier vertegenwoordigd, met de meerderheid van het varend erfgoed. Het bestuur van de LVBHB en vertegenwoordigers van de lagere overheden (met uitzondering van Leiden en Amsterdam) schitterden door afwezigheid.

Ministerieel advies

Gelukkig was 'onze' minister, Jet Bussemaker, er wel om de bijeenkomst in stijl (ze kwam op een fiets uit 1935 binnen gefietst) te openen. Mijn favoriete minister van dit rampen kabinet, positief, terzake kundig en enthousiasmerend. Tenslotte heeft zij de uitvoering van moties op de nieuwe Erfgoedwet voortvarend ter hand genomen. Een van de onderwerpen was het belangrijkste thema van dit congres: Toonbeelden van mobiel erfgoed, waarvan de website www.toonbeelden.com (ofwel portal, nog niet compleet, maar toch) precies deze ochtend de lucht in ging.
Een deel is dejavu (niet van Crosby c.s.) met weer dezelfde voorbeelden, maar wel een andere luxe motor dan de Terra Nova gelukkig, maar daarover zo meer.

De drijvende krachten: voornamelijk Martine van Lier natuurlijk, nog even interim voorzitter van de FVEN en Rein Schuddeboom. Verder waren John Koster (kwartiermaker voor een register voor mobiel erfgoed; alweer?), Joop de Jong (hoogleraar erfgoedstudies) en Luc de Groot (projectleider van het portal) de belangrijkste sprekers naast de minister.

Minister Bussemaker benadrukte de gezamenlijkheid van de zorg voor het erfgoed: krachten bundelen. En dat zij zich wil inzetten om te zorgen dat de regelgeving het mobiel erfgoed niet lam legt. (Zinloze milieumaatregelen in de randstedelijke steden werden veel bekritiseerd vanuit de deelnemers.) Het streven is mooi, zeker voor de korte termijn, maar voorlopig is de regelgeving wel bedreigend op langere termijn zoals het CvO. En zit deze minister er na de verkiezingen ook nog in het eerste kabinet Wilders om haar 'linkse hobby's' uit te leven en 'ons' belang te verdedigen?

Ensembles voor het nageslacht

Erfgoed is datgene uit het verleden dat we nú waardevol vinden en door willen geven aan volgende generaties (prof. De Jong). Het is subjectief en tijdsgebonden en een 'gevoel' van nostalgie en authenticiteit.

De RCE (in de persoon van Frank Altenburg) buigt zich over ensembles: hij gaat een nulmeting opstellen voor historische maritieme ensembles en dat is zeker belangrijk voor de Cultuurhistorische paragraaf uit de Omgevingsvisie die vanaf 2019 moeten worden opgesteld voor de nieuwe Omgevingswet. Wees er bij en zorg dat je historische ligplaats in de Omgevingsvisie zit! Het is wel weer even wennen, al die nieuwe terminologie.

<u>Portal</u>
Het is de bedoeling dat het publiek via de portal gevoel krijgt voor het mobiele erfgoed. Met name de relatie tussen de geschiedenis van Nederland en de rol van het mobiele erfgoed daar in. Dus wat betekent de brommer voor de tienercultuur in de jaren 60. Wat is de rol van het vliegtuig in onze koloniale uitbuiting. Daarom geeft de website een tijdlijn met karakteristieke voorbeelden van mobiel erfgoed in hun maatschappelijke context. Het gaat hierbij om 4 thema's: leven, wonen, werken en recreëren. Nu is het landelijk, maar dat moet uitgebreid worden naar regionaal en lokaal. Hoe dat aan de gemiddelde man moet worden gebracht? Dat is nog een vraag.

<u>Conclusies</u>
De belangrijkste conclusies uit de workshops:
- Er is behoefte aan een register, maar met aandacht voor privacy en de vraag wat de overheid er mee gaat doen: wantrouwen dus. Decentralisatie naar de verschillende erfgoedgroepen is wel nodig om het efficient te doen.
- Het portal moet lokaal gemaakt worden waarbij educatie voorop staat, het gekoppeld moet worden aan evenementen en het bestaande verbonden moet worden.
- Toonbeelden moeten lokaal en moeten gedragen worden door anderen dan de behoudsorganisaties zoals bijvoorbeeld gemeenten (VNG).
Enfin, hier kan iedereen wel wat mee, zo algemeen.
Neemt niet weg, dat door de inspanningen van de FEVN, en met name Martine van Lier, er veel bereikt is.

In elk geval hebben we een minister die oog heeft voor het mobiele erfgoed en dat inspireert vele vrijwilligers weer om zich in te zetten. En daarvan, van vrijwilligers, is de mobiele erfgoed wereld tenslotte afhankelijk.

Ik had er geen slecht gevoel bij, afgezien van een stijve rug





van de lange ochtendzit, maar zien is geloven. Oh ja, we waren te gast bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) en dat was allemaal prima geregeld, dat moet gezegd.

En als laatste: iedere deelnemer kreeg de 3e druk van Erfgoed dat beweegt, over het WaardeStellendKader (WSK) mee naar huis. Wilt u het invullen, dan vindt u op http://www.bezigeboot.nl/?p=414 de gecorrigeerde invuloefening als spreadsheet.

Bron: LVBHB

Tweede Nationaal Congres Mobiel Erfgoed

Op 22 juni 2016 werd in Amersfoort het Tweede Congres Nationaal Erfgoed gehouden, georganiseerd door de stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN).
MCN wil met deze jaarlijkse bijeenkomsten actuele thema's aan de orde stellen. De MCN combineert de vier thema's van Mobiel Erfgoed: Varend, Vliegend, Rijdend en Rollend (treinen e.d.) Het thema van het congres was dit jaar: "Perspectief voor Mobiel Erfgoed". Ook minister van OCW, Dr. Jet Bussemaker was geruime tijd aanwezig.

De minister is zelf opgegroeid met Mobiel Erfgoed, haar vader reed met een oude Norton, een klassieke Wolseley of een Morgan. In die tijd heette het nog geen Mobiel Erfgoed, maar 'klassiekers'. Ze kwam de zaal binnen rijden op een passende Erfgoed-fiets. Haar enthousiasme voor mobiel erfgoed is groot en ze prees de vele vrijwilligers die zich hier zo voor inzetten.

In 2015 nam de Tweede Kamer twee moties op de Erfgoedwet aan die erkenning en steun bieden aan het Mobiel Erfgoed. Op 1 juli 2016 treedt de Erfgoedwet in werking, waarin het Mobiel Erfgoed een duidelijke plaats heeft. Naast een regelmatig 'Knelpunten-overleg' tussen branche en ministerie heeft het ministerie een aantal projecten opgestart naar aanleiding van de moties en enkele werden op dit goed bezochte congres besproken.

<u>Toonbeelden</u>
Eén van deze projecten was 'Toonbeelden van Mobiel Erfgoed', een project waarbij het ministerie aan de Tweede Kamer, maar ook aan lagere overheden en andere

geïnteresseerden uiteenzet wat Mobiel Erfgoed inhoudt. In een tijdslijn met de belangrijke maatschappelijke ontwikkelingen van de laatste 150 jaar wordt thema-gewijs in gegaan op verschillende Toonbeelden van Mobiel Erfgoed. Tijdens het congres werden een vijftal Toonbeelden besproken, van de 155 zorgvuldig geselecteerde Toonbeelden. In workshops werd in de middag besproken hoe de site met toonbeelden een centraal portal zou kunnen worden voor Mobiel Erfgoed, zie www.toonbeelden.com.

De Toonbeelden is een presentatie die aan een groot publiek wil laten zien wat het Mobiel Erfgoed is. In tweede instantie zou dit portal ook een koppeling kunnen maken naar bv het Register Mobiel Erfgoed of naar portals over specifieke thema's binnen het Mobiel Erfgoed.

Nationaal Register Mobiel Erfgoed
Prof. Dr. John Koster presenteerde het project "Kwartiermaker Nationaal Register Mobiel Erfgoed", en zette daar de grote lijnen neer van een dergelijk register met de mogelijke voordelen, problemen en randvoorwaarden. Koster roemde ook de inzet van de vele vrijwilligers die al zoveel gedaan hebben. Zo zijn er op verschillende deelgebieden al goede registers. Naast enorme betrokkenheid is er ook een enorme diversiteit in het Mobiel Erfgoed. Voor de opzet van een NRME is wel budget te vinden, maar Koster waarschuwde ook dat voor het beheren het EBO-principe zou gaan spelen (Eigen Broek Ophouden).

Nulmeting Maritieme Ensembles
Frank Altenburg van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed vertelde over het project Nulmeting Maritieme Ensembles. Hierin wil hij onderzoeken hoe lagere overheden als gemeenten omgaan met de maritieme ensembles, de combinaties van Varend Erfgoed en infrastructuur die daarbij hoort. In de toekomst komt er een nieuwe 'Omgevingswet' welke een aantal andere wetten combineert. In deze omgevingswet zullen de gemeente een omgevingsvisie moeten ontwikkelen waarin ook aandacht voor (Mobiel-) Erfgoed. De Nulmeting kan gaan leiden tot gereedschap voor gemeenten en andere overheden om Varend Erfgoed en misschien ook ander Mobiel Erfgoed nader in te passen. Ook de Toonbeelden kunnen deze overheden duidelijk maken waar Mobiel Erfgoed voor staat en waarom het behouden zo belangrijk is.

De site van de toonbeelden: www.toonbeelden.com.
Meer info over de MCN: http://www.mobiel-erfgoed.nl/.

Bron: Scheepspost

Geld voor zichtbaar maken mobiel erfgoed

Minister Bussemaker maakt mobiel erfgoed voor een groter publiek toegankelijk. Nu is het zo dat historische (zweef)vliegtuigen, schepen, treinen en fietsen vaak alleen te bewonderen zijn voor hun eigenaren. Door de nieuwe subsidieregeling krijgt dit bijzondere erfgoed meer gezicht, en kan iedereen genieten van de voertuigen.
De bewindsvrouw stelt ruim € 900.000,- beschikbaar.



Op 11 juli 2016 heeft Bussemaker 'de Toonbeelden van Mobiel Erfgoed' aangeboden aan de Tweede Kamer.
De Toonbeelden laten ontwikkelingen en gebeurtenissen in de geschiedenis van Nederland zien waar mobiel erfgoed een grote rol bij speelde. De komende jaren wil Bussemaker met geld initiatieven zoals Toonbeelden verder ondersteunen, zodat de zichtbaarheid van mobiel erfgoed vergroot wordt.

Virtueel museum
Met deze subsidieregeling wordt het mogelijk om een virtueel museum vorm te geven. In dat museum krijgt mobiel erfgoed een herkenbaar gezicht met karakteristieke, toonaangevende voorbeelden. Die toonbeelden worden in het digitale museum gekoppeld aan de historische ontwikkeling van Nederland. Zo kunnen bezoekers een tocht maken door de vervoersgeschiedenis.

Nationaal Register Mobiel Erfgoed
Daarnaast kan de sector met de subsidie een lang gekoesterde wens in vervulling laten gaan. Zo kan het Nationaal Register Mobiel Erfgoed verder uitgebouwd worden. Met het register wordt in kaart gebracht wat er zoal aan mobiel erfgoed aanwezig is en wat de culturele waarde is. Als in kaart is gebracht wat er aan mobiel erfgoed in Nederland is, kan de sector ook meer naar buiten treden en bijvoorbeeld een Open Dag organiseren.

De subsidieregeling zal worden ondergebracht bij het Mondriaan Fonds. Vanaf het najaar kan gebruik gemaakt worden van de regeling.

Of bekijk de website met de toonbeelden van mobiel erfgoed, www.toonbeelden.com.
Of lees de brief van de Minister aan de Tweede kamer op http://www.scheepspost.info/2016/76/toonbeelden.pdf.

Bron: Scheepspost

Gezicht voor mobiel erfgoed

Minister Bussemaker maakt mobiel erfgoed voor een groter publiek toegankelijk. Nu is het zo dat historische (zweef)vliegtuigen, schepen, treinen en fietsen vaak alleen te bewonderen zijn voor hun eigenaren. Door de nieuwe subsidieregeling krijgt dit bijzondere erfgoed meer gezicht, en kan iedereen genieten van de voertuigen.
De bewindsvrouw stelt ruim € 900.000,- beschikbaar.

Vandaag (11 juli 2016) heeft Bussemaker 'de Toonbeelden van Mobiel Erfgoed' aangeboden aan de Tweede Kamer. De Toonbeelden laten ontwikkelingen en gebeurtenissen in de geschiedenis van Nederland zien waar mobiel erfgoed een grote rol bij speelde. De komende jaren wil Bussemaker met geld initiatieven zoals Toonbeelden verder ondersteunen, zodat de zichtbaarheid van mobiel erfgoed vergroot wordt.

<u>Virtueel museum</u>
Met deze subsidieregeling wordt het mogelijk om een virtueel museum vorm te geven. In dat museum krijgt mobiel erfgoed een herkenbaar gezicht met karakteristieke, toonaangevende voorbeelden. Die toonbeelden worden in het digitale museum gekoppeld aan de historische ontwikkeling van Nederland. Zo kunnen bezoekers een tocht maken door de vervoersgeschiedenis.

<u>Nationaal Register Mobiel Erfgoed</u>
Daarnaast kan de sector met de subsidie een lang gekoesterde wens in vervulling laten gaan. Zo kan het Nationaal Register Mobiel Erfgoed verder uitgebouwd worden. Met het register wordt in kaart gebracht wat er zoal aan mobiel erfgoed aanwezig is en wat de culturele waarde is. Als in kaart is gebracht wat er aan mobiel erfgoed in Nederland is, kan de sector ook meer naar buiten treden en bijvoorbeeld een Open Dag organiseren.
De subsidieregeling zal worden ondergebracht bij het Mondriaan Fonds. Vanaf het najaar kan gebruik gemaakt worden van de regeling.

Bron: Rijksoverheid

Gemeenteraad Amsterdam achter Varend Erfgoed

Op 14 juli 2016 heeft de Amsterdamse gemeenteraad de motie van Nelly Duijndam aangenomen.

Deze motie verzoekt het college van burgemeester en wethouders:

-zich actief te bemoeien met regelgeving die nadelig uit kan pakken voor het behoud van al het mobiele, en met name het varende en drijvende, erfgoed en oplossingen te zoeken in de sfeer van uitzonderingen en ontheffingen en daarvan jaarlijks verslag te doen aan de raad,

- om in overleg met Amsterdamse en landelijke behoudsorganisaties een systeem te ontwikkelen waar het Amsterdams maritiem erfgoed eenvoudig en overzichtelijk kan worden geregistreerd, gedocumenteerd, en door toekomstige generaties bestudeerd.



Het aanvankelijke bezwaar dat het college had tegen een 'Amsterdamse' registratie van het varend erfgoed werd weggenomen nadat wethouder Kajsa Ollengren kennis had gemaakt met het project Toonbeelden van Minister Bussemaker en haar kamerbrief van 11 juli 2016 waarin ze stelt dat dat project óók een lokale invulling moet gaan krijgen.

Dit betekent dat in Amsterdam bureau Monumentenzorg zich nadrukkelijker met het varend erfgoed kan gaan bemoeien. Enerzijds door voor uitzonderingen en ontheffingen te pleiten, anderzijds dmv registratie en beschrijving van dat erfgoed.

Natuurlijk zal het nog wel even duren voordat bureau Monumentenzorg de benodigde expertise en een adequaat netwerk heeft opgebouwd maar de eerste stap naar erkenning van het Amsterdams varend erfgoed is gezet.

Zeker een succes voor de verontruste erfgoedschippers die deze actie hebben opgezet.

Bron: Scheepspost

Voorstel 2018 Europees Jaar van het cultureel erfgoed

Minister Koenders heeft de Europese Unie een voorstel toegestuurd om het jaar 2018 uit te roepen tot Europees jaar van het cultureel Erfgoed.
https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/22112/kst-22112-2212?resultIndex=5&sorttype=1&sortorder=4

Bron: Officiële bekendmakingen

Watersport in 2030, 2040 en 2050



In opdracht van RWS | Water, Verkeer en Leefomgeving heeft Waterrecreatie Advies een prognose opgesteld voor de ontwikkeling van de recreatievaart in 2030, 2040 en 2050. Aanleiding is een nationale markt- en capaciteitsanalyse (NMCA) van het gebruik van vaarwegen, bruggen en sluizen in de toekomst.

In het onderzoek is rekening gehouden met de WLO scenario's van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Planbureau (CPB) die van belang zijn voor toekomstig beleid.

Het rapport schetst een beeld van de ontwikkeling van de watersport in Nederland. Het gaat o.a. in op de gevolgen van de vergrijzing, verandering van het vakantie- en vaargedrag, op sluispassages en de ontwikkeling van de recreatietoervaart en dagtochten, op jongeren en watersport en op cultuurverschillen. Via de WLO scenario's wordt ingegaan op demografische ontwikkelingen, de bevolkingsgroei en -samenstelling, de verwachte economische groei, regionale ontwikkelingen, verstedelijking, mobiliteit, het klimaat en energiebeleid. Met de brancheorganisaties is gesproken over de verkoop van nieuwe en gebruikte boten, nationaal en internationaal. De informatie resulteert in scenario's waarbij vooral de effecten van de vergrijzing in de watersport confronterend zijn. Verwacht wordt dat het aantal boten in de toekomst met ca. 25% gaat dalen, een proces dat al gaande is.

Via een hoog en een laag scenario worden aanbevelingen gedaan en factoren benoemd die de trends en de scenario's kunnen beïnvloeden.

De toekomst is onzeker, 2050 is ver weg. Wat we wel weten of aan kunnen zien komen staat in bijgevoegd rapport. Reacties uit de sector zijn eensluidend: "Het is zoals het is", "Veel van de dingen die je noemt voelen wij (bijna) dagelijks", "Stof tot nadenken…". En dat is het ook. Je kan het rapport hier downloaden http://www.waterrecreatieadvies.nl/nl/projecten/watersport-in-2030.html.

Bron: Scheepspost

Simon de Waard en Han Visser lid van verdienste

Tijdens de ledenvergadering van de LVBHB op 29 juli 2016 zijn 2 leden als lid van verdienste benoemd.



Rolf van der Mark (l) en Simon de Waard (r)

Onze voorzitter Rolf van der Mark heeft twee leden van verdienste mogen aanwijzen als blijk van waardering voor hun jarenlange en intensieve inzet voor de vereniging: Simon de Waard en Han Visser.
Han Visser had weer de eer om de Henk Bos Prijs uit te mogen delen aan George Snijder. George geniet echter van zijn vakantie en uiteraard wordt daarom op een later tijdstip het dieplood, de wisselprijs, alsnog persoonlijk overhandigd.

Bron: LVBHB

Rolf van der Mark (l) en Han Visser (r)



Aanbieding rapport evaluatie inzameling overig scheepsbedrijfsafval in de binnenvaart

Kamerbrief 7 juli 2016

In het AO scheepvaart van 10 juni 2014 heb ik aan uw kamer toegezegd het inzamelsysteem voor overig scheepsbedrijfsafval (waaronder huisvuil) in de binnenvaart te evalueren. De motie van de leden De Boer en Jacobi (Kamerstuk 31409, nr. 86) is in dit onderzoek meegenomen. De evaluatie is uitgevoerd door het adviesbureau REBEL en is nu afgerond. Het rapport treft u hierbij aan.

Ik heb Rebel gevraagd te zoeken naar mogelijkheden voor verbetering van het huidige systeem binnen de randvoorwaarden van kostendekkendheid en het principe "de vervuiler betaalt". Rebel heeft zijn onderzoek gebaseerd op interviews met betrokkenen van verschillende zijden en een online enquête onder gebruikers en niet gebruikers. Deze enquête had bijna 1000 respondenten. De evaluatie is begeleid door een klankbordgroep met ook vertegenwoordigers van BLN-Schuttevaer, CBRB en een persoon namens de abonnementhouders. Ook ASV en VIBIA zijn betrokken geweest via tussentijdse gesprekken.

Het rapport levert bruikbare suggesties om het bestaande abonnementensysteem te verbeteren. Ik neem de aanbeveling uit het rapport over om samen met de sector te bepalen welke verbeteringen door de binnenvaart-gebruikers het meest gewenst zijn, en haalbaar zijn binnen het uitgangspunt van kostendekkendheid.

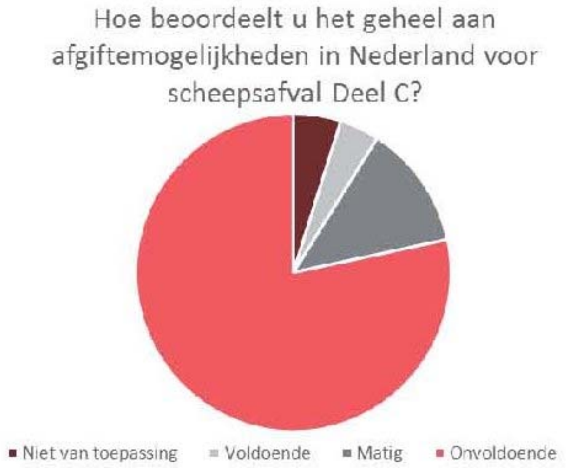
Het is mijn voornemen het overleg met de sector zo snel mogelijk op te starten, en gezamenlijk de maatregelen zorgvuldig uit te werken. Ik zal u over de voortgang aan het einde van het jaar informeren.

De Minister van Infrastructuur en Milieu

Een stukje tekst uit het bijbehorende rapport:

Eindconclusie Evaluatie
Er staat een abonnementensysteem dat in de basis werkt. Echter deze werking is nog niet optimaal.

IenM, RWS en SAB hebben in de afgelopen jaren al een aantal aanpassingen doorgevoerd, waarbij steeds de afweging is gemaakt tussen service/faciliteiten aan de ene kant en redelijke, door de abonnementhouders te dragen, kosten aan de andere kant. Desalniettemin wordt het systeem door een groot deel van de binnenvaartsector als relatief duur (en onvolledig) ervaren. Het systeem wordt nu nog relatief weinig gebruikt. Dit terwijl het in potentie tegemoet kan komen aan de door ons geconstateerde behoefte in de binnenvaartsector. Zeker in combinatie met de constatering dat de (andere) bestaande mogelijkheden voor de afgifte van overig scheepsbedrijfsafval (lees in de havens) nog niet in lijn zijn met wat het CDNI-verdrag beoogt.



Het blijkt dat geen van de geïnterviewde binnenvaartondernemers een dringend probleem heeft gehad om in afgelopen jaren het afval kwijt te kunnen, het zwerfafval niet ontegenzeggelijk is toegenomen en het abonnementensysteem volgens SAB kostendekkend kan worden uitgevoerd.

Volgens Rebel betekent dit dat de sector uiteindelijk oplossingen vindt voor de afgifte. Het betekent echter nog niet dat de afgifte van overig scheepsbedrijfsafval daarmee afdoende is geregeld. Rebel is van mening dat, gezien de breed gedragen ontevredenheid van zowel abonnementhouders als niet-abonnementhouders en de ongewenste verplaatsing van het afval naar bepaalde havens in binnen- en buitenland, het abonnementensysteem in samenhang met bestaande mogelijkheden, een volgende stap verdient.

Voor de downloads van de brief en het bijbehorende rapport zie https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2016/07/07/aanbieding-rapport-evaluatie-inzameling-overig-scheepsbedrijfsafval-in-de-binnenvaart

Bron: Rijksoverheid



Nieuwe website voor de Classic Zeiler

OldSaltWatersportPublicaties heeft vanaf heden een nieuwe website en e-mail adres. In het twee-maandelijks magazine "de Classic Zeiler" leest u artikelen over de wereld van klassieke zeilschepen, ontworpen vóór 1975. Scherpe jachten, ronde- en platbodems, multihulls, tallships, alles komt aan de orde.
Voor alle vrije pdf downloads van het e-magazine 'de CLASSIC Zeiler' en overige publicaties, zie http://www.declassiczeiler.nl/de-classic-zeiler-%28nl%29.html. Bron: Scheepspost